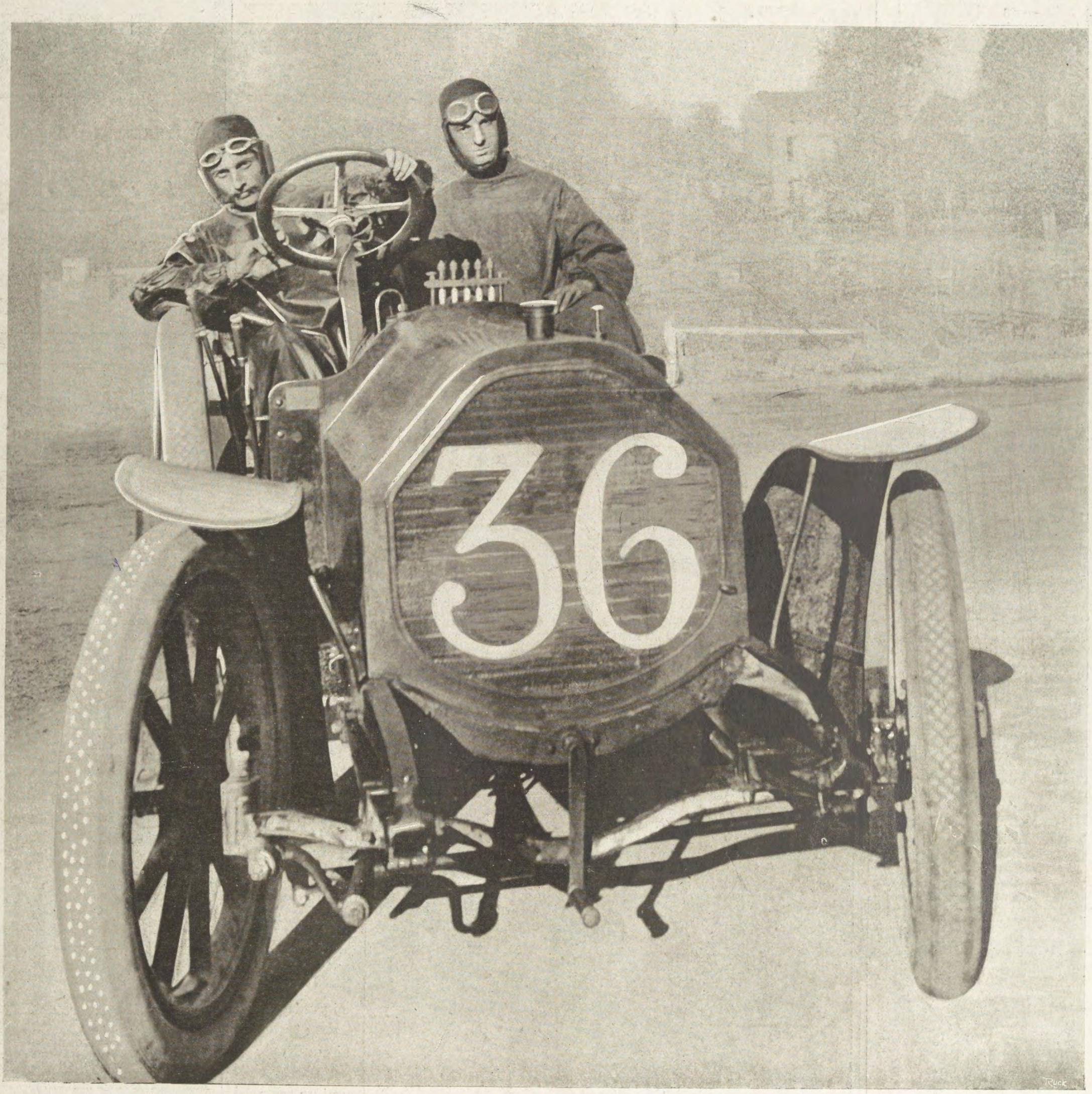
Année ⌀ N° 412 — 50 centimes. — 11 Août 1906 ⌀ Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

VOIR DANS CE NUMÉRO :

La Coupe de Trouville ⌀ Les Championnats du Monde



Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Fémina
Musica ⌀ Le Petit Magasine de la Jeunesse
9 & 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

COQUARD

Gagnant du Critérium de régularité, sur 18 HP *ARIÈS*

(Troisième Catégorie.)

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ⌀
Changement d'adresse. 0 fr. 75.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

APPAREILS NOUVEAUX POUR AUTOS & CANOTS
Accumulateurs. Bougies. Bobines
AVERTISSEUR SIRÈNE. PHARES ELECTRIQUES

LAVENE

33, Rue N.D. de Lorette. PARIS. TÉLÉPH. 314-75

PAR SON ANCIENNETÉ
PAR SA RENOMMÉE
PAR LA PERFECTION
DE SES MODÈLES

Exigez la Marque

LA MARQUE

Clément

CYCLES ET AUTOMOBILES

S'IMPOSE à votre ATTENTION — DEMANDEZ les CATALOGUES

Direction et Usines au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

SAVON EAU DE LUBIN

A L'

4 francs la Boîte de 3

EN VENTE PARTOUT

Parfumerie **LUBIN**
11, Rue Royale
PARIS.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

ANTIDÉRAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur
Le moins cher

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU

PNEU CALMON

DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

La Semaine Comique, par Henriot.

— Comme c'est poétique, la Suisse... écoute le doux son de la corne d'un berger qui rappelle ses troupeaux.
— Mais non... c'est la trompe d'une automobile...
— Alors, c'est dégoûtant.

— Halte... vous êtes touché...
— Mais non, c'est la chemise...
— Bien plus fort, votre adversaire a traversé la Manche. C'est admirable, car il ne sait peut-être pas nager !

— On devrait interdire les trompes d'automobile... Quand mon troupeau en entend une, il croit que c'est moi qui les appelle et il galope derrière l'auto.

— Oui, Monsieur, je suis l'inventeur des billes de billard aimantées ce qui rend les carambolages beaucoup plus faciles pour les débutants.

COMPTOIR BISONTIN

M. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

---

Pneu-Cuir IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

DEFIEZ-VOUS, Mad

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les au coucher deux dragées de **ROMASTINE BO**
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMP DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR D UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTU
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-p
Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de g^d luxe, course et route garant. dep. 120^f ; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep. 500 f. ; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et s^r commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

SOINS & HYGIÈNE

Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'EVENTRATION et combattant l'OBÉSITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTÉBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez **C. CHANSON**, fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12

HERNIE GUÉR

par le Nouveau BANDAGE MÉ
Accepté p^r la Société de Chirurg
Recommandé par l
Membres du Corps M
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur l
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver d
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Ca
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honor

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ
et *FAUTEUIL-ROULANT*

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

II

LE

"MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !!
le Savon
VIBERT FRÈRES
et comme
il porte bien son nom !!!

Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament quen se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!*

VIBERT FRÈRES_PARIS

N'oubliez pas
d'emporter
en
voyage
votre Savon
LE
"Merveilleux"
si pratique
et
si commode
pour
qui se rase
soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

---

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cub
Liquides astringen
GUÉRISON RADIC
et rapide des mala
contagieuses ; très
cace dans les mala
de la vessie : cystite d
catarrhe, hématurie
113, faub. St-Honoré, P

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

11 Août 1906 ⌀ N° 412
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS ✆ Téléph. 280-52, 280-56, 254 88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

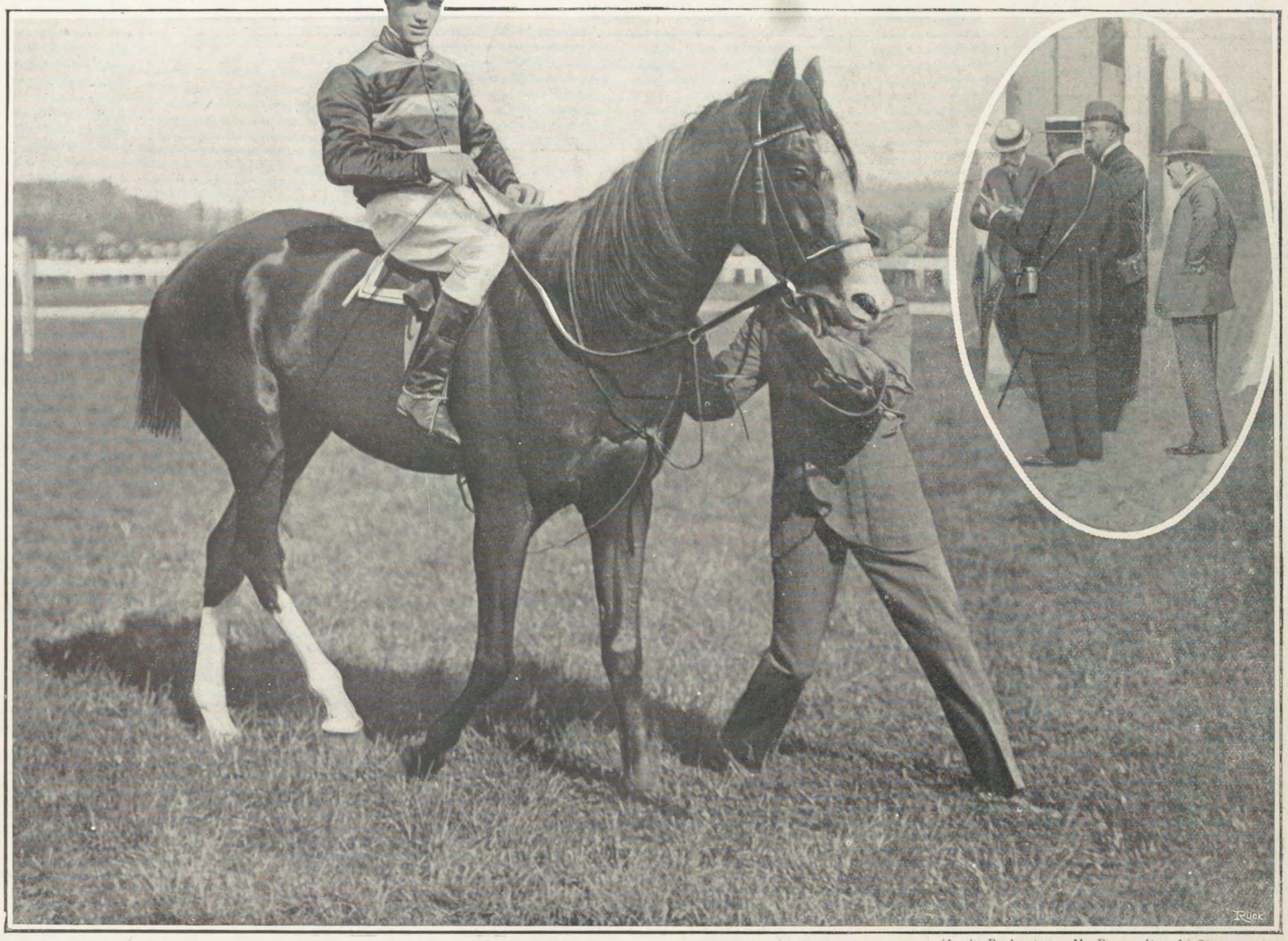
PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE PESAGE DES CHEVAUX AU RAID NATIONAL MILITAIRE DE VITTEL

Du 1er au 5 août, a été disputé le Raid national militaire de Vittel, qui comprenait trois étapes : Vittel à Bains-les-Bains, Bains-les-Bains à Bourbonne et Bourbonne à Vittel. Cette épreuve a été remportée par le lieutenant de Beauregard, devant le lieutenant de Maupeou, le lieutenant Badet, etc. Notre photographie représente le pesage des chevaux à Bains-les-Bains, à la fin de la première étape.

Voir pages 597 et 598.

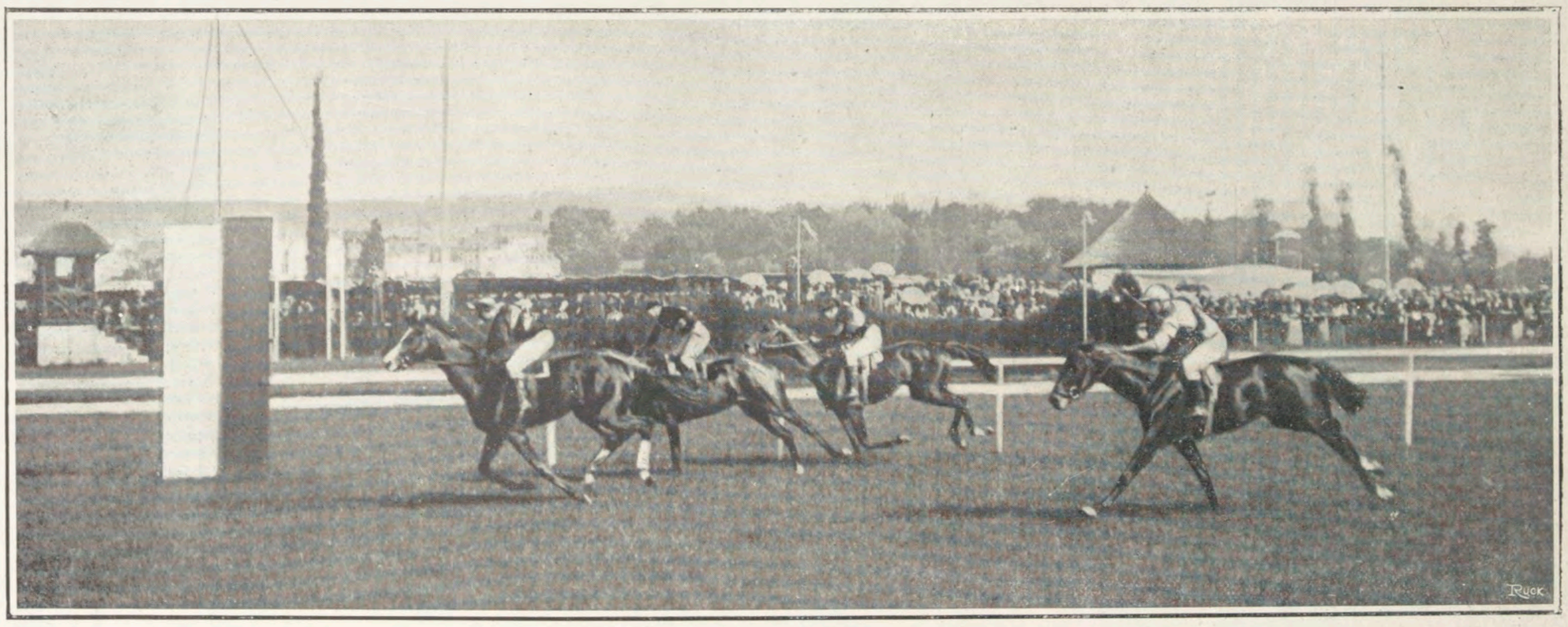
Le Grand Prix de Vichy



M. de Barbentane M. Ruau Duc de Grammont

Le gagnant du Grand Prix du Cercle International de Vichy.
Eider, pn. b. 3 ans, par Saint-Bris et Eilenroc, au duc de Grammont, monté par Sparkes.

M. M. Ruau, ministre de l'Agriculture,
félicite de son succès le duc de Grammont.



Eider Moulins la Marche Punta Gorda Quérido

L'arrivée du Grand Prix du Cercle International de Vichy (100.000 fr., 2.600 mètres), 5 août.

Punta Gorda menait. Neuil la passait et prenait la tête, menant aussi vite qu'il pouvait devant Punta Gorda, que surveillait Quérido, puis venaient Moulins la Marche, et, à deux longueurs, Hérode II, suivi d'Eider. Nimay fermait la marche. Le train était assez lent. Dans le dernier tournant, Moulins la Marche se rapprochait et venait retrouver sa camarade d'écurie derrière Neuil, tandis que Quérido rétrogradait. Eider se rapprochait à l'entrée de la ligne droite, où Neuil était débordé par les chevaux de M. Lieux. Quérido tentait de revenir, mais vainement. C'est à la fin seulement qu'Eider surgissait en trombe et l'emportait d'une courte encolure sur Moulins la Marche.

AVANT le CIRCUIT des ARDENNES

Le meeting classique des Ardennes Belges s'annonce admirablement pour 1906 ❧ Tous les concurrents, ayant muni leurs voitures de jantes démontables, lutteront à armes égales, et il n'est pas jusqu'à l'excellente décision prise par l'Automobile-Club de Namur et de Luxembourg de faire disputer l'épreuve sur un petit circuit qui n'ajoute encore à l'intérêt de la course ❧ ❧ ❧ ❧

Bablot

abandonne les concours de tourisme pour aborder les courses de vitesse. Il pilotera une Brasier.

Après maintes incertitudes, la belle épreuve de vitesse courue depuis 1902 sur le Circuit des Ardennes Belges va être disputée, cette année, pour la cinquième fois. Elle a même réuni un lot qui est peut-être le plus beau qu'on ait jamais vu en Belgique.

Il comprend en effet 4 Darracq, 3 Grégoire, 4 Mercédès, 4 Dietrich, 3 Bayard-Clément, 4 Brasier, 1 Gobron et 1 Corre. 4 voitures Hotchkiss, dont celle de Fitz Shephard, qui avait fait si belle impression au Grand-Prix de l'A. C. F., étaient également engagées, mais, prises un peu de court, les grandes usines de Saint-Denis n'ont pas eu le loisir d'équiper ces racers de jantes démontables et ont dès lors préféré s'abstenir, plutôt que de disputer leur chance dans des conditions inégales. On ne saurait les en blâmer, et nous verrons d'ailleurs une Hotchkiss lors de la Coupe Vanderbilt.

En dehors des Italiens, qui s'étaient réservés pour Brescia, alors que le meeting lombard paraissait devoir se disputer, nous aurons au Circuit des Ardennes à regretter deux abstentions d'importance : celle des Panhard et celle des Renault. La firme doyenne, qui fut trois fois victorieuse dans cette même épreuve, doit actuellement consacrer tous ses efforts à satisfaire sa clientèle... en ce qui concerne les dates de livraison, car, pour le reste, c'est chose faite ; quant aux Renault, elles suivent le précédent de Brasier en 1904 et 1905 et ne se soucient pas de remettre leur belle victoire en question.

Qu'il nous soit permis de le déplorer au point de vue égoïste du spectateur : car, cette fois, tous les véhicules concurrents seront munis des jantes démontables, ce qui diminuera l'importance du coefficient usure des pneumatiques et nous permettra des conclusions plus formelles qu'après le Grand-Prix de l'A. C. F.

La jante démontable a en effet brillamment gagné sa cause sur le Circuit de la Sarthe : tous en veulent aujourd'hui et, comme le modèle établi par Michelin a fait ses preuves de la manière la plus éloquente qui soit, nous assisterons à quelques changements dans le choix de bandages fait par les constructeurs intéressés.

Pour ne citer que deux exemples, les 4 Darracq comme les 4 Brasier seront munies de pneus Michelin.

Un petit circuit Les organisateurs ont pris l'excellente décision de restreindre la longueur du Circuit des Ardennes belges. Au lieu, comme ce fut le cas en 1904 et 1905, de traverser Bastogne de bout en bout, pour remonter au Nord jusqu'à la barrière de Champlon et redescendre au Sud-Ouest, par Saint-Hubert, Recogne et Neufchâteau, l'itinéraire de 1906 file directement de l'entrée de Bastogne sur le fameux virage de Longlier, à la hauteur de Neufchâteau. De ce point, les deux parcours se confondent, passant par Léglise, Béhême, Habay-la-Neuve, la Corne du Bois-des-Pendus, pour rejoindre Bastogne par Martelange.

Ce petit circuit a 85 kilom. 714 : on devra le parcourir sept fois pour avoir une distance exacte de 600 kilomètres.

Les avantages d'un circuit de développement moyen sont nombreux et indéniables, et on pourrait descendre jusqu'à 50 ou 60 kilomètres de périmètre que tout n'en irait que mieux. Je cite toujours en pareil cas l'exemple des Coupes Vanderbilt, disputées sur des boucles de 45 à 50 kilomètres. Les spectateurs assistent à toutes les phases d'une lutte émouvante, et les conducteurs sont unanimes à déclarer que leur volonté est moins encline à défaillir.

C. Faroux.

Taveneaux.

L'ancien motocycliste pilotera une Grégoire.

P. Garcet

sera l'un des trois jockeys de la marque Bayard-Clément.

Sorel.

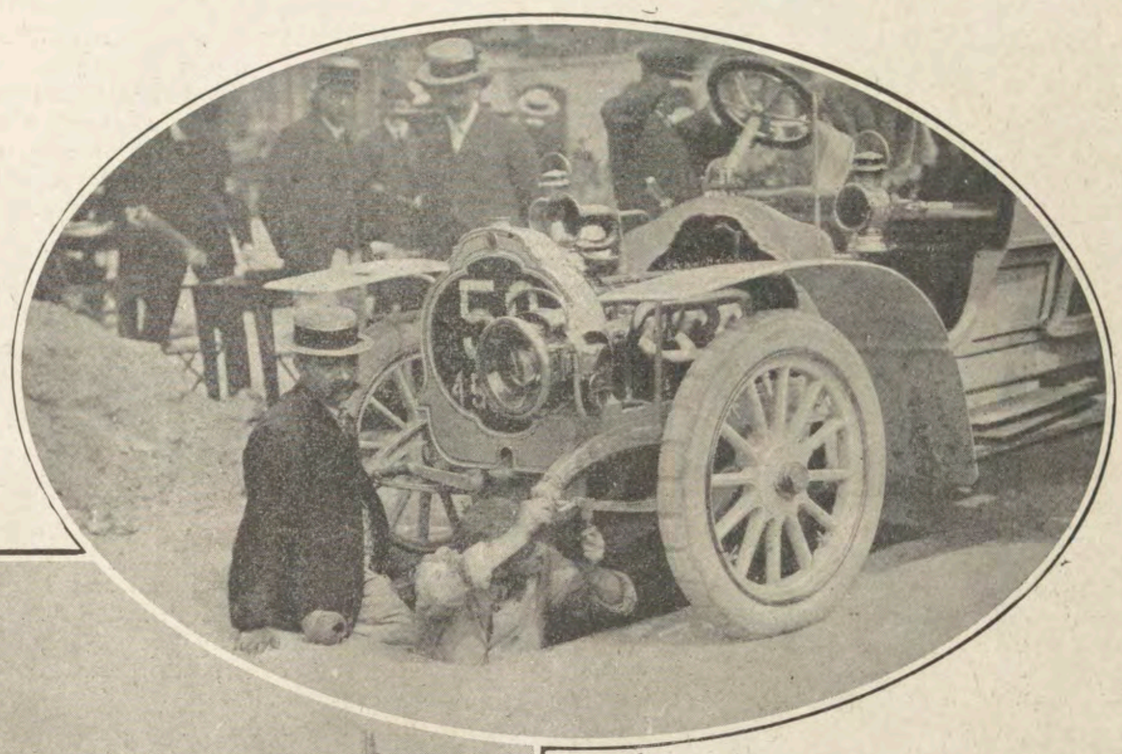
Le triomphateur de la Coupe des Pyrénées de 1905 troque, lui aussi, le tourisme contre la vitesse. Il conduira une Lorraine-Diétrich.

Foxhall Keen.

L'excellent conducteur sera à bord d'une Mercédès.

LA COUPE DU *MATIN*

La gigantesque épreuve d'endurance organisée par notre confrère *le Matin* aura les meilleurs effets sur la diffusion de l'idée automobile. Conçue dans un esprit excellent, organisée d'une façon modèle, elle garantit aux heureux vainqueurs les meilleurs résultats de leurs performances.



Notre confrère le *Matin* a toujours fait preuve d'une activité des plus éclectiques. Personne n'a oublié les formidables organisations de la Marche de l'Armée et de la Course de canots automobiles Alger-Toulon.

Cette année, c'est une extraordinaire manifestation automobile que le *Matin* nous donne, une épreuve de 6.000 kilomètres — la plus longue qu'on ait jamais mise sur pied — qui va permettre aux bonnes voitures de prouver leur régularité et leur robustesse. C'est également une belle œuvre de propagande automobile que cette épreuve, dont les concurrents feront le plus complet des *Tour de France* en longeant les côtes et en traversant les grandes villes de notre beau pays.

La direction de l'organisation a été confiée à M. Bourcier Saint-Chaffray.

Le départ des concurrents.
Depuis la place de la Concorde jusqu'à la sortie de Paris, était massée une foule imposante, qui assistait au départ des diverses catégories.

Un règlement simple Il est bon sans doute, à l'intention de nos lecteurs, de résumer brièvement les principales conditions de l'épreuve.

La distance est de 6.000 kilomètres environ à couvrir en 27 étapes quotidiennes consécutives de 220 kilomètres environ de développement moyen ; le parcours est coupé d'arrêts d'une demi-journée, afin de permettre aux concurrents de prendre un repos suffisant.

L'utilisation de la fosse.
Pour empêcher des changements d'organes des voitures, on les poinçonnait avant le départ.

Trois classes ont été prévues :
1) classe Roues
2) classe Consommation
3) classe Endurance

les deux premières étant réservées aux constructeurs seuls. La classe Roues est elle-même subdivisée en trois sections afférentes chacune à des catégories différentes.
a) Pneumatiques ordinaires
b) Antidérapants
c) Roues élastiques.

Cette dernière catégorie, des plus intéressantes, a réuni 4 partants, déjà connus de nos lecteurs puisque les trois firmes représentées : Garchey, Soleil, et E. L. avaient fait de bons débuts dans le concours des Roues Elastiques organisé par notre confrère l'*Auto* au mois d'avril dernier

Plaques Lumière)

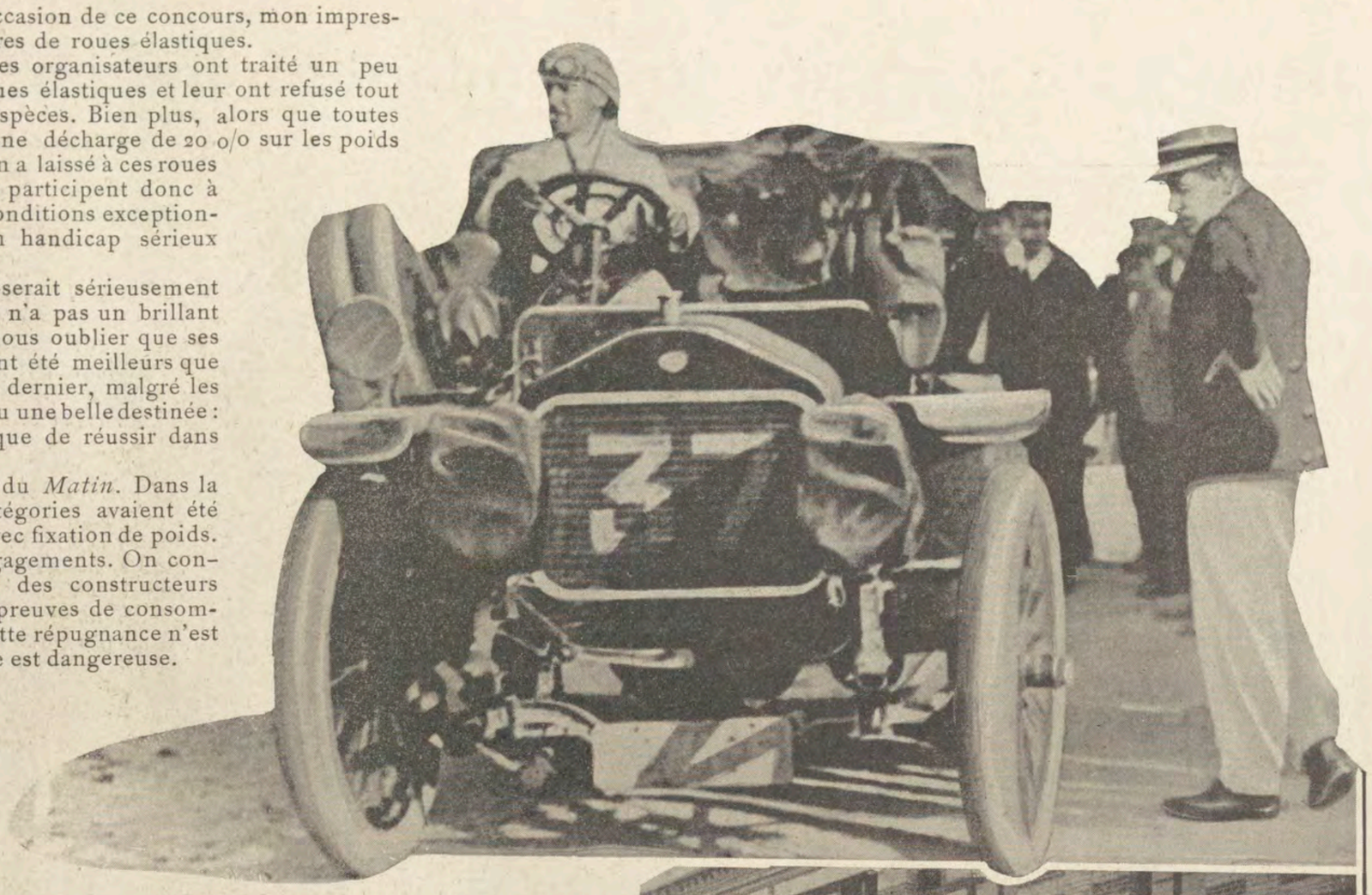
En attendant le départ.
Les véhicules attendaient dans les Tuileries le moment du départ, qui, commencé à 9 h. 4, prit fin à 11 h. 50. Motocycles, tricars et petites voitures partirent les premiers. Ce furent les deux voitures anglaises formant la 7e catégorie, qui s'en allèrent les dernières.

J'ai déjà dit ici même, à l'occasion de ce concours, mon impression au bout de 2.000 kilomètres de roues élastiques.

Je formulerai un regret : les organisateurs ont traité un peu en parias ces malheureuses roues élastiques et leur ont refusé tout droit à l'obtention de prix en espèces. Bien plus, alors que toutes les catégories bénéficiaient d'une décharge de 20 o/o sur les poids minima primitivement fixés, on a laissé à ces roues le maximum de charge. Elles participent donc à la Coupe du *Matin* dans des conditions exceptionnellement sévères et avec un handicap sérieux dès le départ.

Cependant, qui de nous oserait sérieusement soutenir que la roue élastique n'a pas un brillant avenir devant elle? Pouvons-nous oublier que ses débuts en épreuve publique ont été meilleurs que ceux du pneumatique ? Or, ce dernier, malgré les détracteurs de l'origine, a connu une belle destinée : rien n'empêche la roue élastique de réussir dans les mêmes proportions.

Mais revenons à la Coupe du *Matin*. Dans la classe Consommation, cinq catégories avaient été prévues, basées sur l'alésage avec fixation de poids. Cette classe a réuni peu d'engagements. On connaît d'ailleurs la répugnance des constructeurs français à prendre part aux épreuves de consommation. Il faut le regretter : cette répugnance n'est pas seulement inexplicable, elle est dangereuse.



L'arrivée au Parc fermé.
Voiture conduite par Garrell.

L'organisation de la coupe du *Matin* fait honneur à ceux qui en ont assumé le soin

La façon dont notre confrère, aidé d'ailleurs puissamment par les services compétents de l'Automobile-Club de France, a compris l'organisation de cette épreuve gigantesque est réellement digne d'éloges.

Au départ des Tuileries le jeudi 2 août, le *Matin* offrait, à chacun des 47 concurrents une carte très claire, éditée spécialement, indiquant le parcours avec les virages, les bifurcations, les fourches, les agglomérations, les distances partielles, etc... En outre, de nombreuses affiches de direction sont posées le long du chemin. Blanches sur fond bleu, ces affiches donnent, à l'aide d'une flèche, l'indication du sens dans lequel il faut marcher.

Pour donner une idée des soins de cette organisation, disons simplement que dans la seule Auvergne, 3.000 affiches sont ainsi posées. Au milieu,

Le parc fermé à Deauville.
Soigneusement rangées et gardées, les voitures ne doivent pas être touchées par les conducteurs avant l'heure du départ.

figure le monogramme du Club automobile de la région traversée, quand celui-ci a demandé des affiches pour les poser lui-même.

Toute erreur est ainsi rendue matériellement impossible, d'autant mieux que la gendarmerie a été requise sur le parcours, et que 120.000 hommes de troupes assureront le service d'ordre.

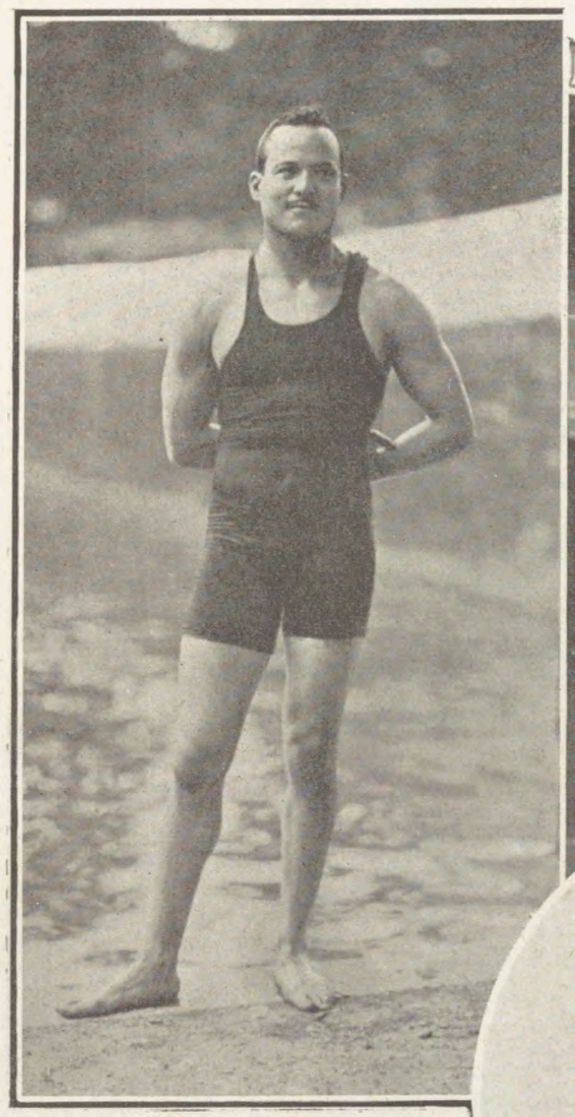
Tout concourt, on le voit, à faire de cette épreuve une sorte de manifestation gigantesque, justifiant le titre qu'on lui a donné de fête nationale de l'automobile.

C. Faroux.

Un ravitaillement.
Avant d'entrer au parc fermé, P. Pons profite de son avance sur l'horaire pour se ravitailler et remettre son mototri au point, afin de n'avoir pas à perdre de temps au départ le lendemain.

L'abondance des matières nous oblige à supprimer, pour cette semaine seulement, la page du Bloc-Notes.

Les Championnats du monde de natation (Amateurs)

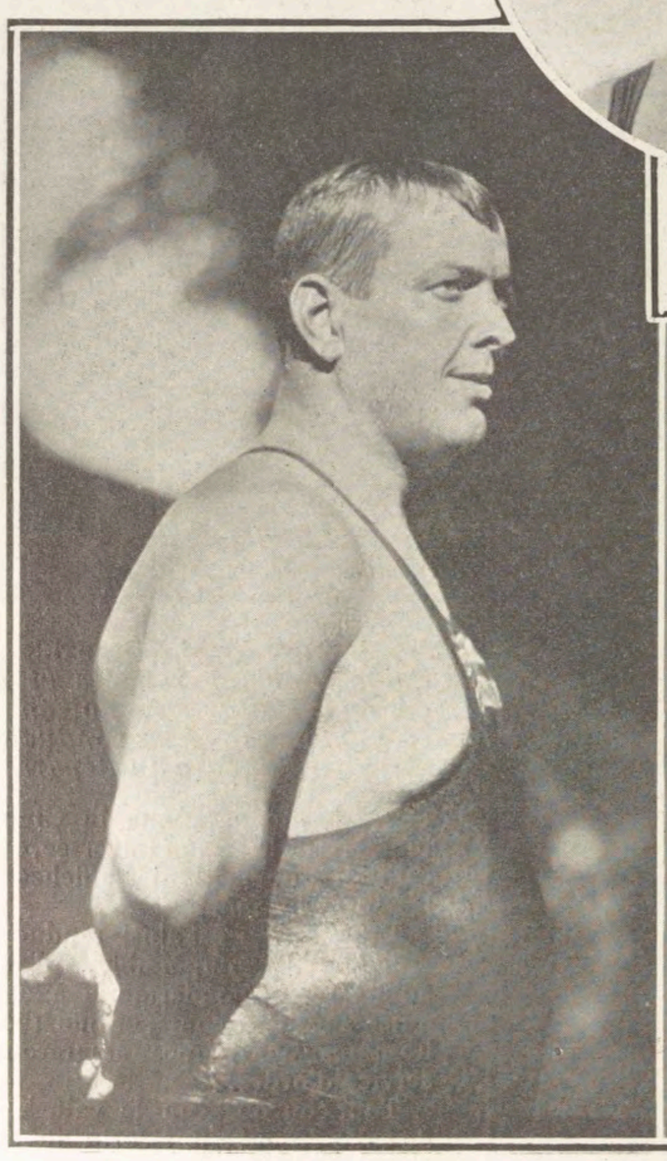


Peutat.
Vainqueur du Prix de France (100 m.), en 1 m. 36 s. 4/5.

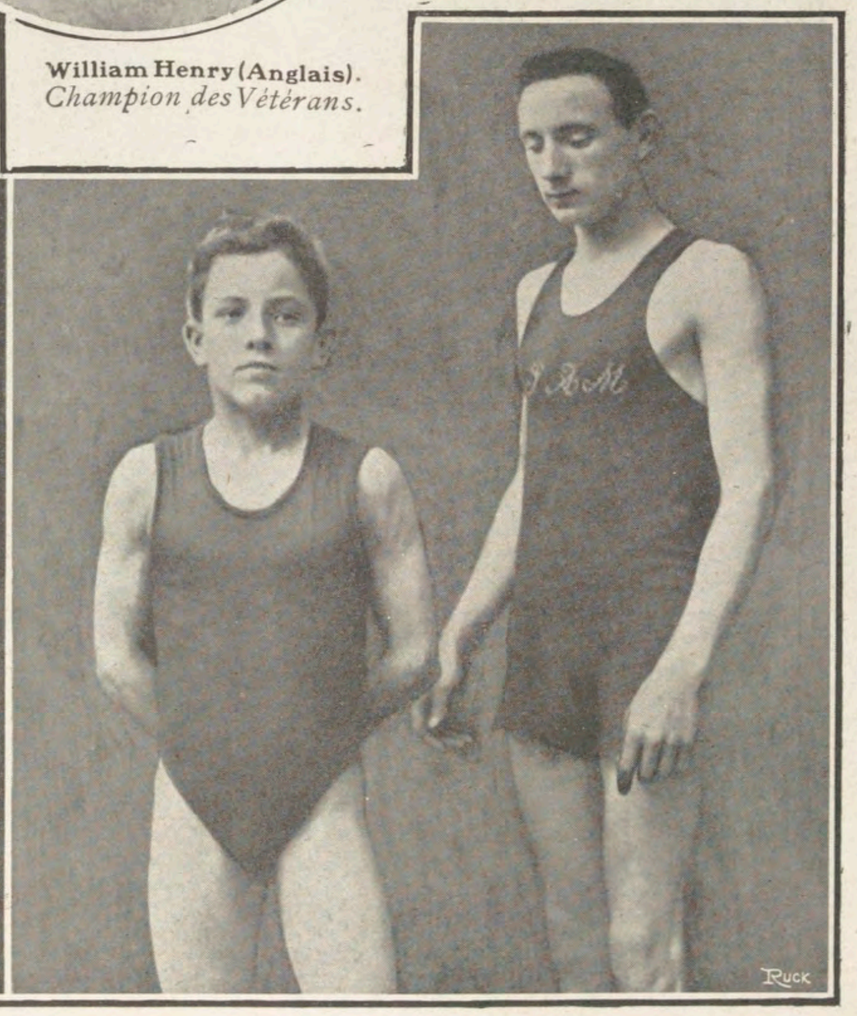
Le départ du Prix de France.
Military 100 m., gagné par Peutat.

William Henry (Anglais).
Champion des Vétérans.

Cecil Healy (Anglais).
Vainqueur du Championnat du monde de 100 mètres, en 1 m. 8 s. (record).



Jarvis (Anglais).
Gagnant du Championnat de 500 mètres, en 7 m. 43 s. 1/5, battant ses adversaires de plus de 100 mètres.

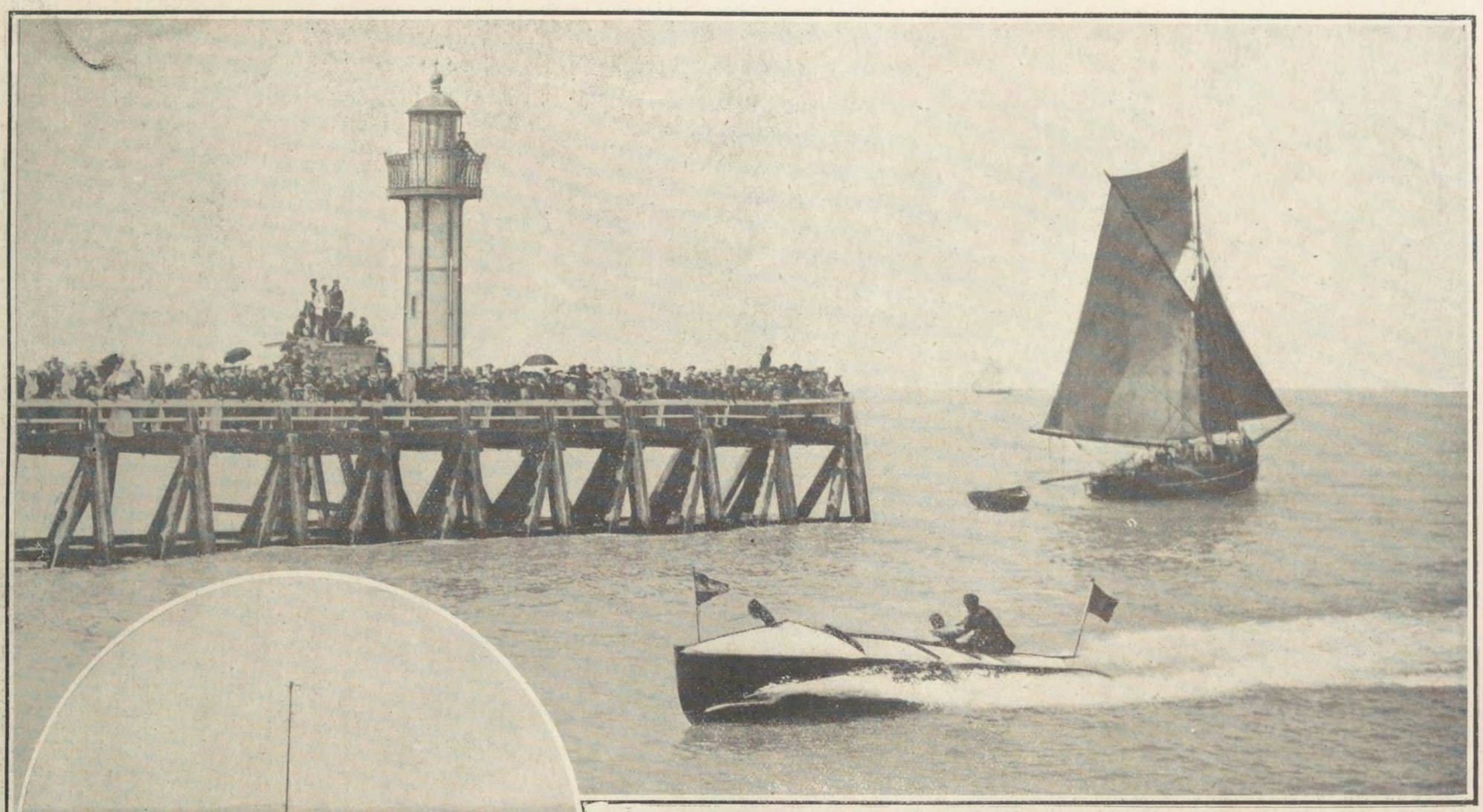


Dubost.
Cet enfant (il n'a que 13 ans) est parvenu à remporter le concours de plongeons avec une maëstria qui a fait l'admiration de tous les spectateurs.

Dimanche dernier, se sont disputés à Charenton les Championnats du monde de natation amateurs. Tous les meilleurs nageurs « purs » y prirent part. Le clou du jour fut le Crawl, nage des Caraïbes, qu'emploie exclusivement Cecil Healy. Le 12 et le 15 août se nageront les Championnats réservés aux professionnels.

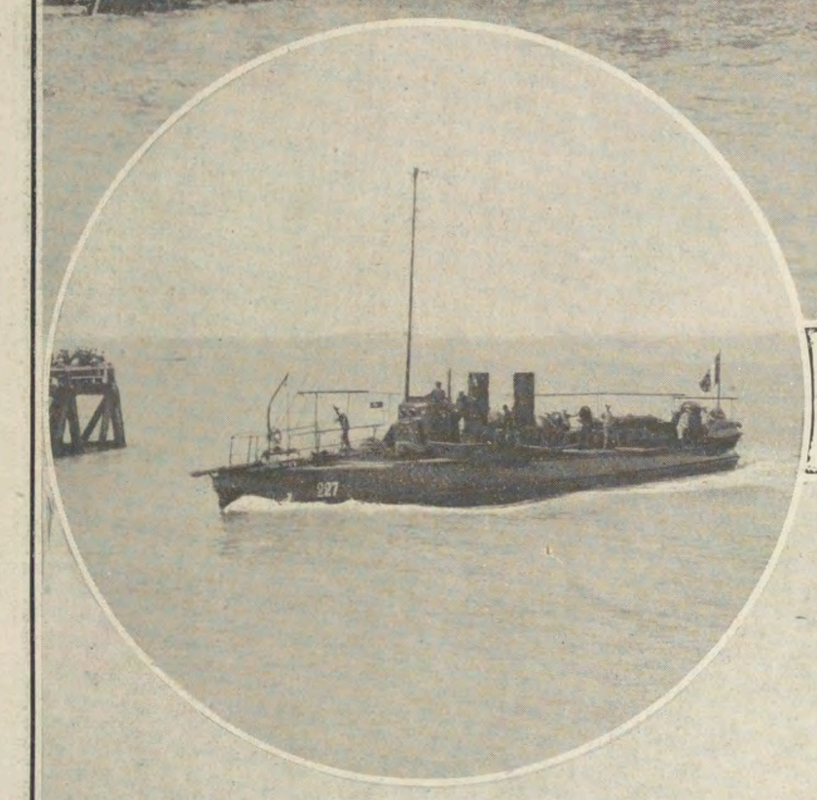
LA COUPE DE TROUVILLE

(Photos de nos envoyés spéciaux.)



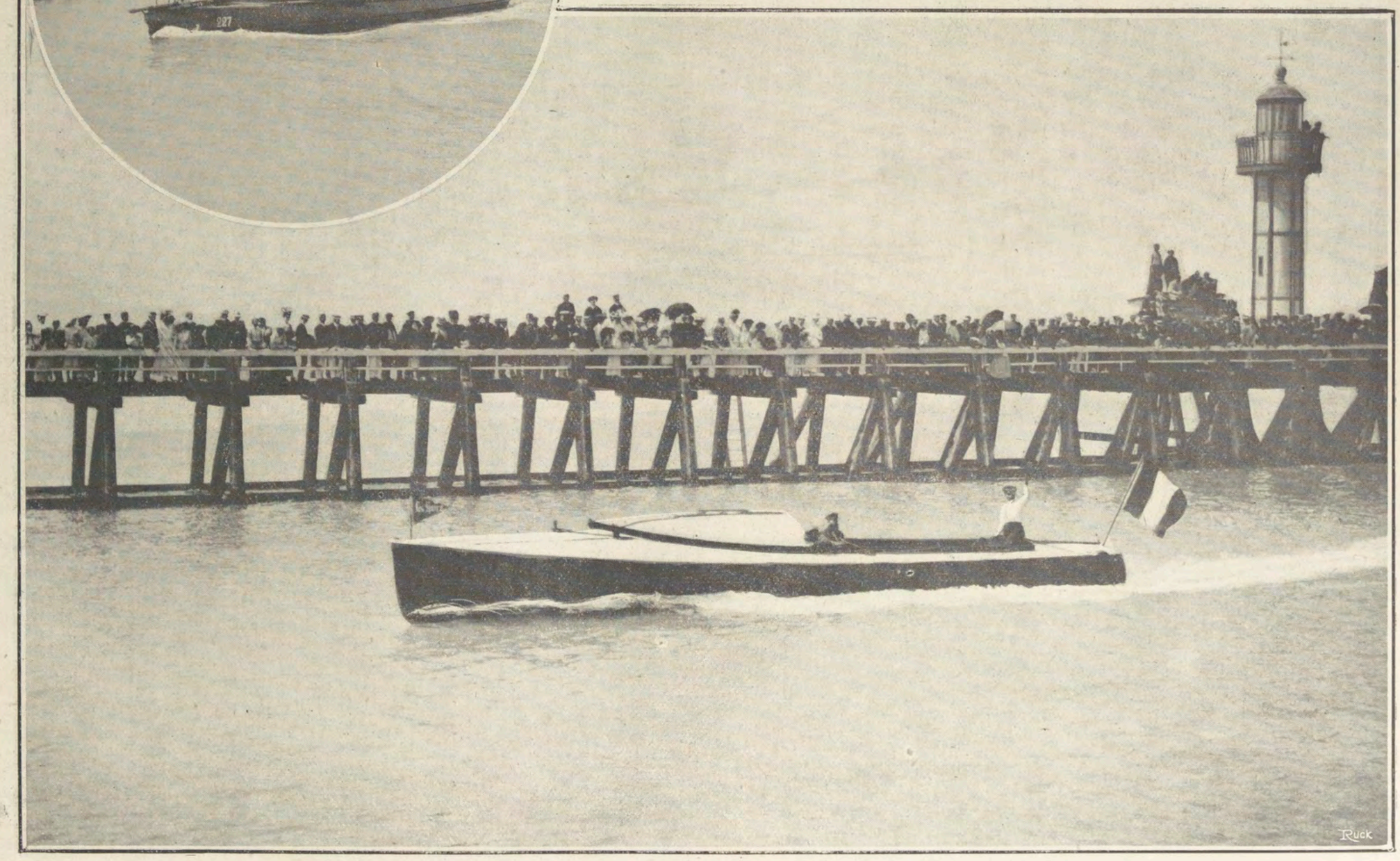
La *Rapière II*, moteur Panhard et Levassor, coque Tellier fils et Gérard, barrée par Tellier, gagnant de la Coupe de Trouville.

Temps total pour les 114 kilomètres : 2 h. 9 m. 27 s.; temps de la traversée Havre-Trouville, 19 m. 5 s.; battant tous les records



Un des torpilleurs qui ont convoyé les concurrents du Havre à Trouville.

Trois torpilleurs avaient été mis, par le ministre de la Marine, à la disposition des organisateurs.

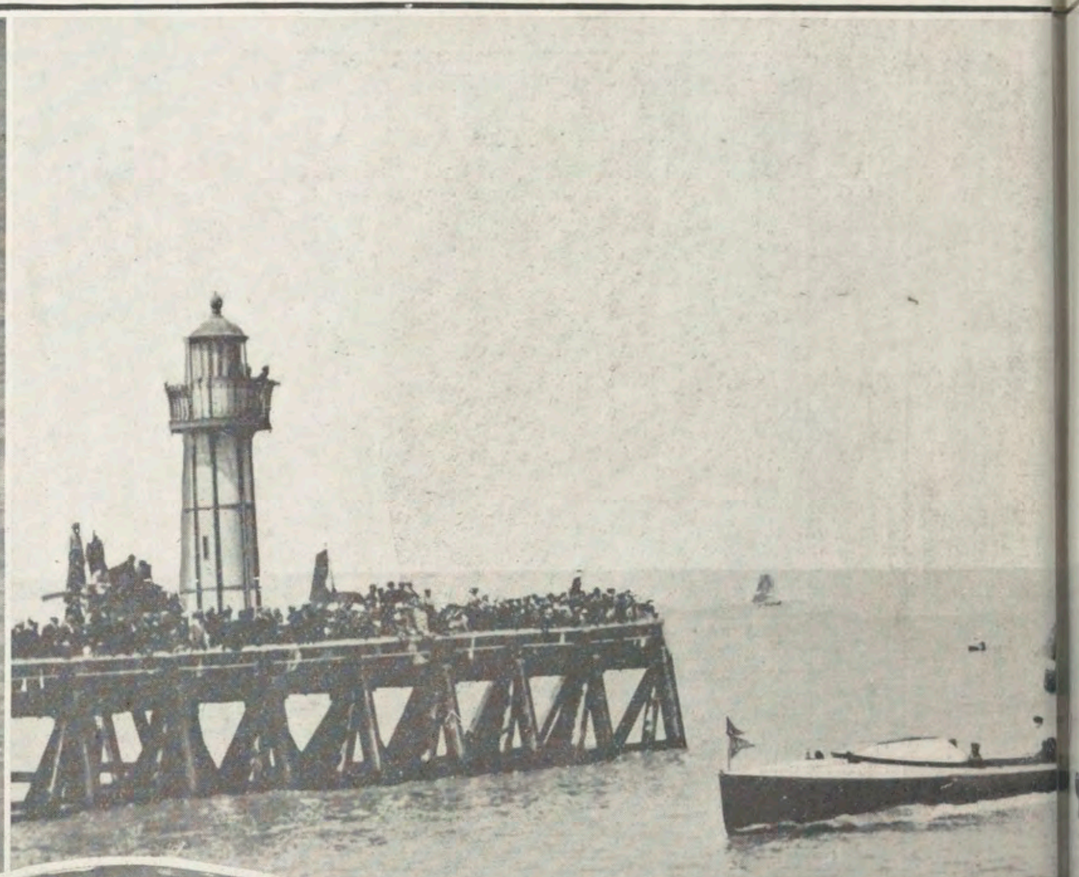


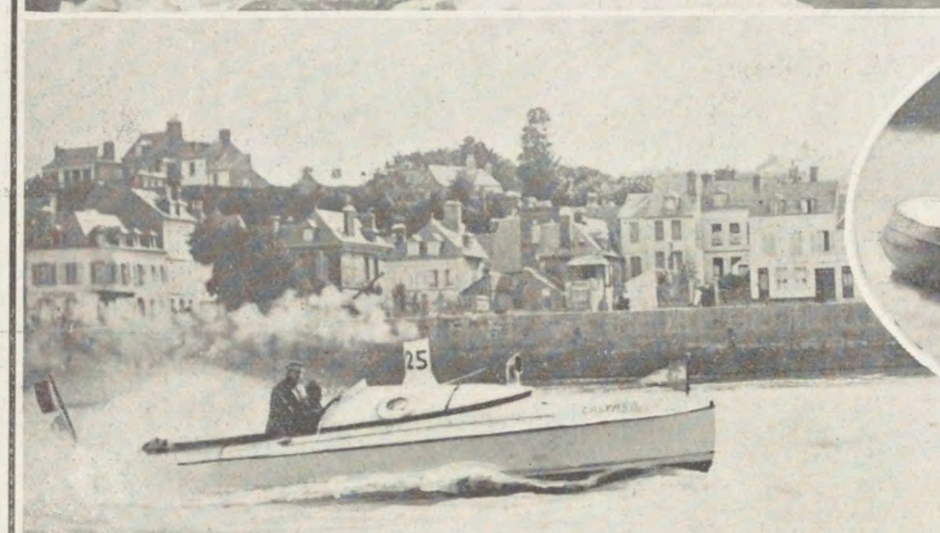
La *Lorraine*, à M. Pérignon, moteur Lorraine-Diétrich, qui a passé première de tous les cruisers la ligne d'arrivée.

La Lorraine, barrée par son propriétaire, s'est classée première de la quatrième série des cruisers en 2 h. 58 m. 13 s. 3/5 et a fait le meilleur temps de tous les cruisers, pour la traversée Havre-Trouville, 24 m. 48 s. 1/5.

LA COUPE DE TROUVILLE ø VICTO

1





4

5

2

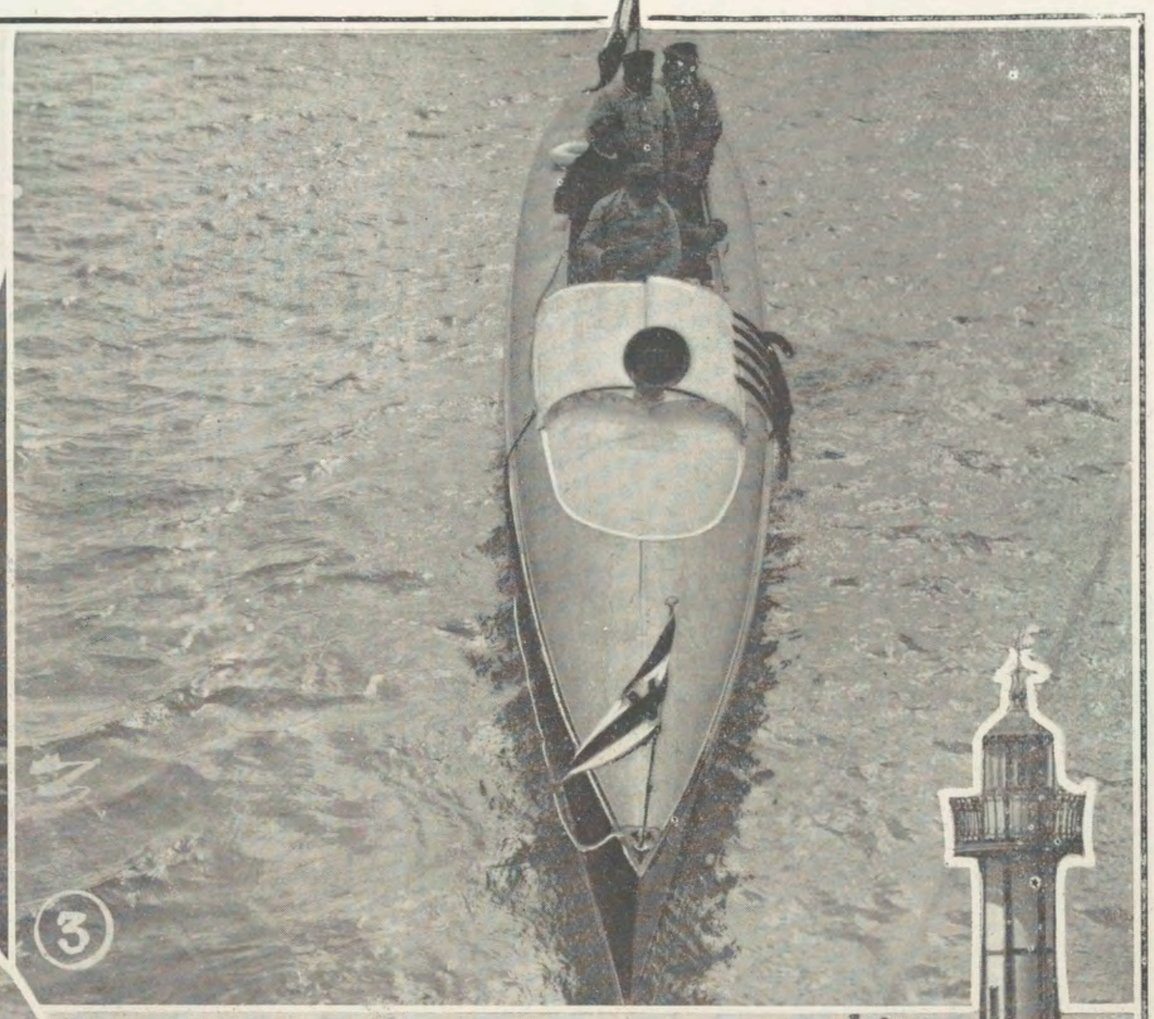
8

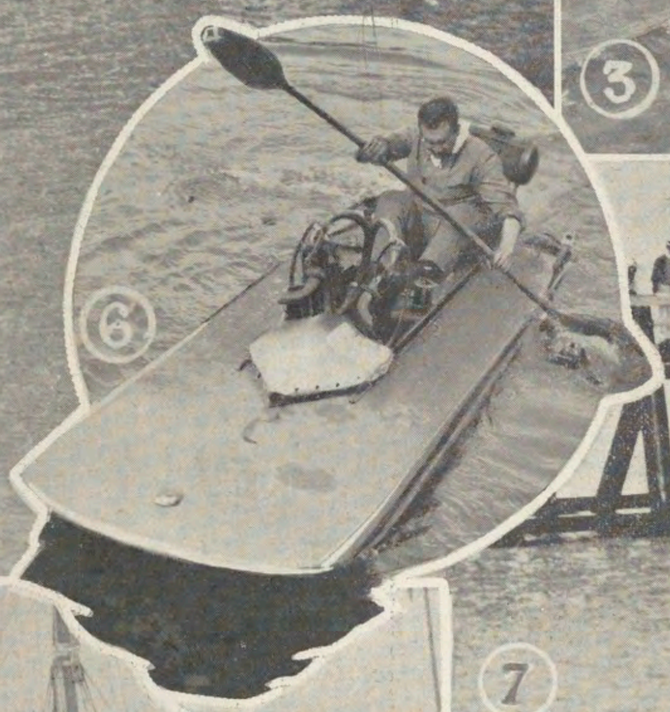
9

1. La Rapière II, *quittant le Port des yachts à Rouen, barrée par Tellier fils.*—*2.* La Lorraine, *barrée par Pérignon entre dans le port de Trouville, un peu gen par les barques de pêche. — 3. Le* Legru-Vulpès *à Rouen, premier des racers de deuxième série en 4 h. 37 m. 5 s. 1/5. — 4. Le* Calypso, *à M. Cruc moteur* Mors, *coque* Pitre et Cie, *passant devant Quillebœuf. Il s'est classé premier des cruisers en 2 h. 51 m. 33 s. 2/5. — 5.* Aya IV, *à M. Fayau dans l'écluse de Tancarville, premier des cruisers de deuxième série en 5 h. 4 m. 10 s. 2/5. — 6. Le* Ricochet-Nautilus *à MM. Archdeacon et Bonn maison, monté par M. Canaux, a fait le voyage de Paris à Rouen à une vitesse de pres de 50 kilom. à l'heure. Il a dû abandonner à la Bouille p*

La Coupe de Trouville s'est disputée les 3, 4 et 5 août. Elle comprenait le parcours de Rouen à Tancarville, en deux étapes, avec arrêt à Caudebec, pour les cruisers, et en une ét pour les racers, le trajet neutralisé de Tancarville au Havre, et la traversée de l'estuaire de la Seine, du Havre à Trouville. La multiplicité des réglements a complique

E DE *LA RAPIÈRE II* ET DE *CALYPSO*



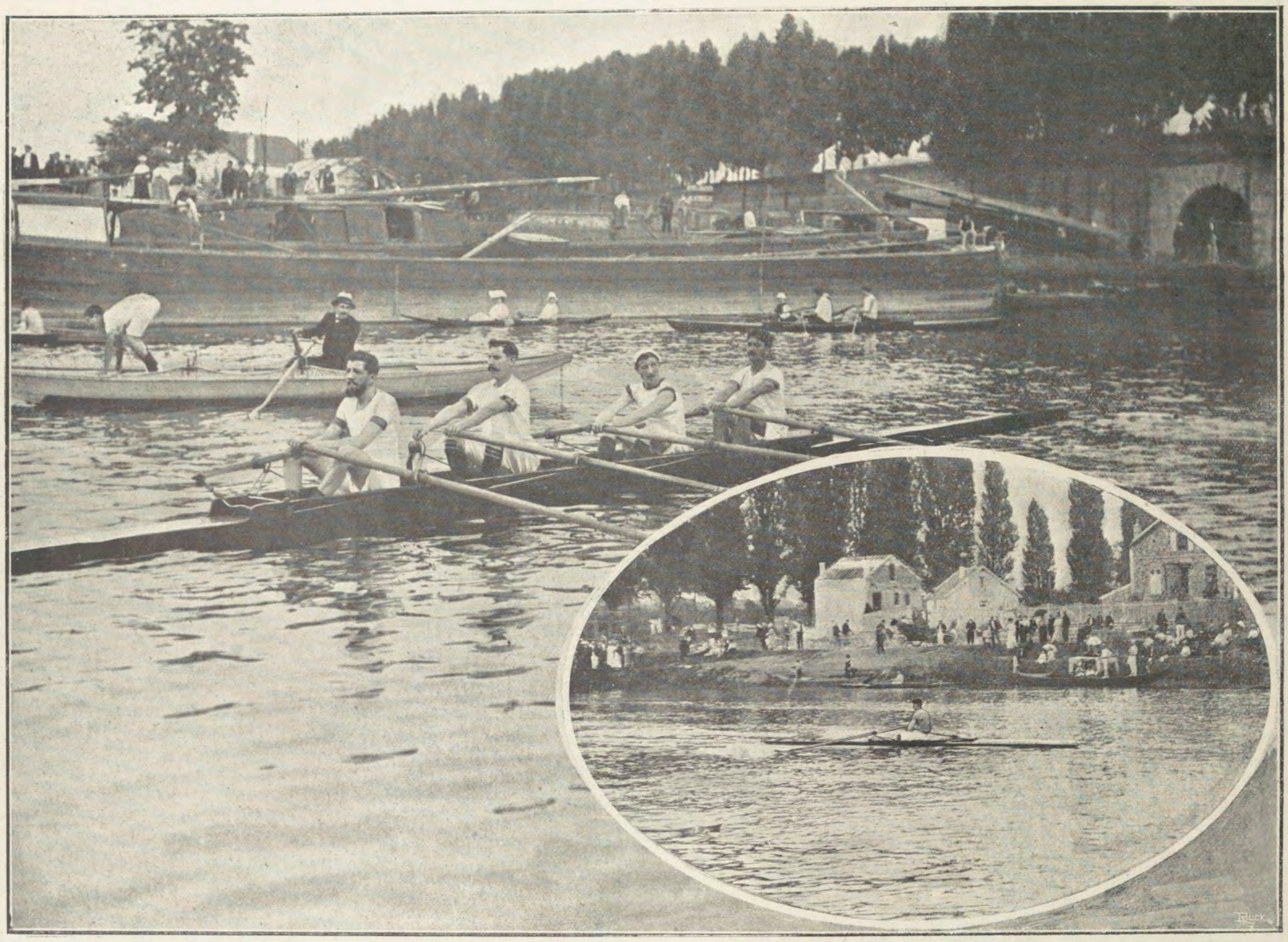


Plaques Lumière)).

suite des lames. — 7. Le Korrigan, *le beau cruiser de M. Leroy, barré par notre confrère Lestonnat, a été, comme toujours, superbe de régularité. Il a largement prêté sa cabine aux suiveurs et à leurs bagages. – 8. Le* Voltigeur *à M. Gérald-Belleville, moteur* Delaunay-Belleville, *premier de la jauge 1906, en 5 h. 33 m. 55 s. – 9. Le* Mendelssohn, *à M. Despujols, premier des cruisers de première série en 5 h. 46 m. 39 s. 4/5. — Le Port des yachts à Rouen, d'où a été donné le départ de la Coupe de Trouville. On aperçoit les canots amarrés le long des grands yachts à vapeur* Sita Ariane, la Dame Blanche, *etc.*

tâche des organisateurs, nos confrères des *Sports*. La Coupe de Trouville, superbe objet d'art offert par la baronne de Forest, est revenue à Tellier avec *La Rapière II*. Crucq, sur le *Calypso* a battu tous les records de cruisers, et Pérignon, sur *La Lorraine*, a fait le meilleur temps pour les cruisers, pour la traversée de l'estuaire.

La Fête de la Société Nautique de la Marne.



L'Equipe de la Société d'Encouragement.

Le Grand Prix d'Honneur International à quatre rameurs sans barreur est revenu à la Société d'Encouragement, devant la Société Nautique de la Marne et la Basse-Seine.

L'arrivée du Grand Prix à un rameur.

Renouvelant ses dernières victoires des Grands Prix de Paris, Delaplane, de la Société Nautique de la Basse-Seine, a brillamment remporté le Grand Prix à un rameur.

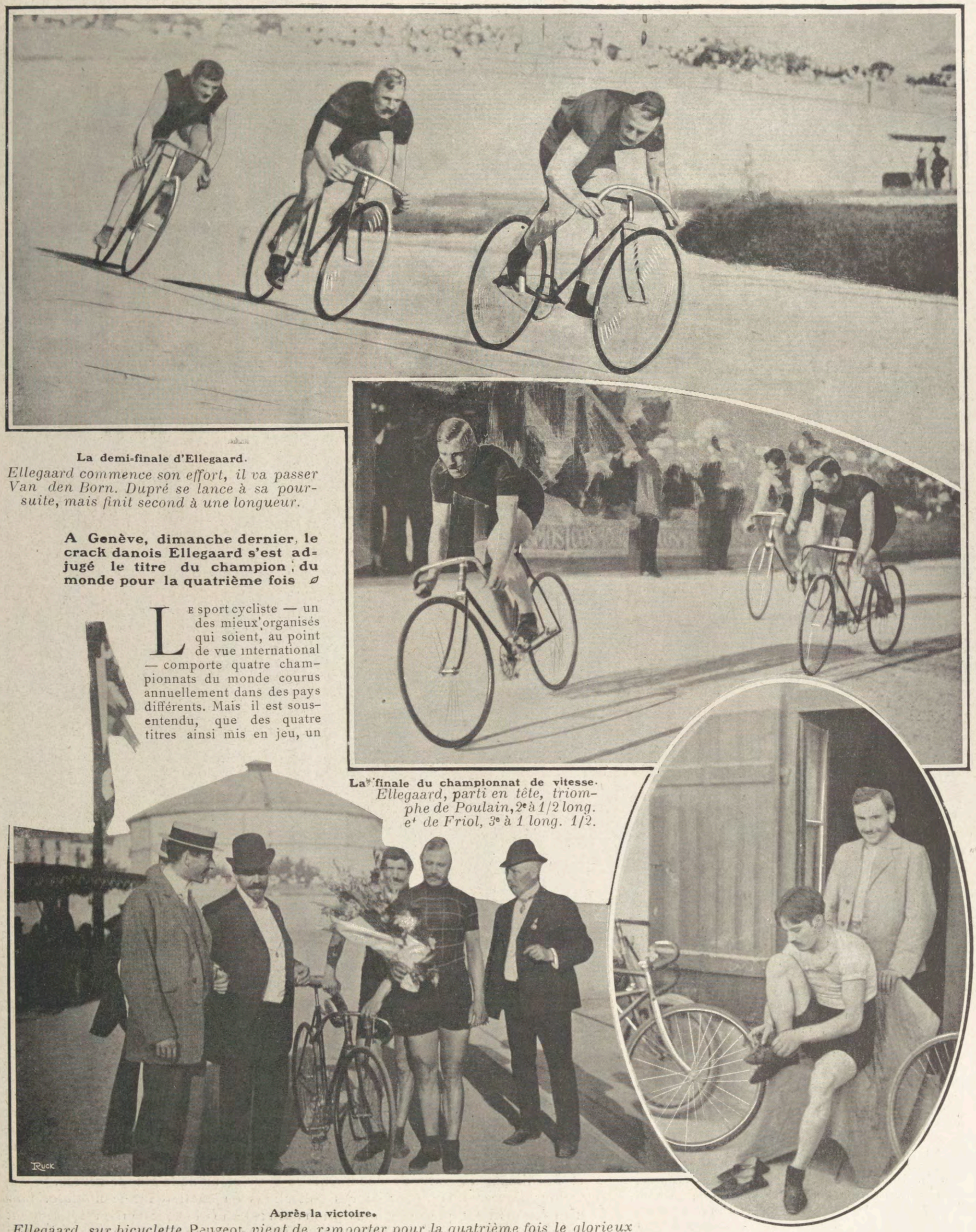
L'arrivée de la course en canoë double.

L'épreuve pour canoës doubles sans barreur a été gagnée par l'équipe des frères Lhomme, battant Grishin et Pillier.

Le 5 août, la Société Nautique de la Marne fêtait son trentième anniversaire. Elle avait organisé dans le bassin de Joinville de nombreuses courses des plus intéressantes et comportant des prix comme il en est rarement attribué aux épreuves d'aviron et des challenges atteignant jusqu'à 10.000 francs.

Les Championnats du Monde Cycliste

(Photographies de notre envoyé spécial.)



La demi-finale d'Ellegaard.
Ellegaard commence son effort, il va passer Van den Born. Dupré se lance à sa poursuite, mais finit second à une longueur.

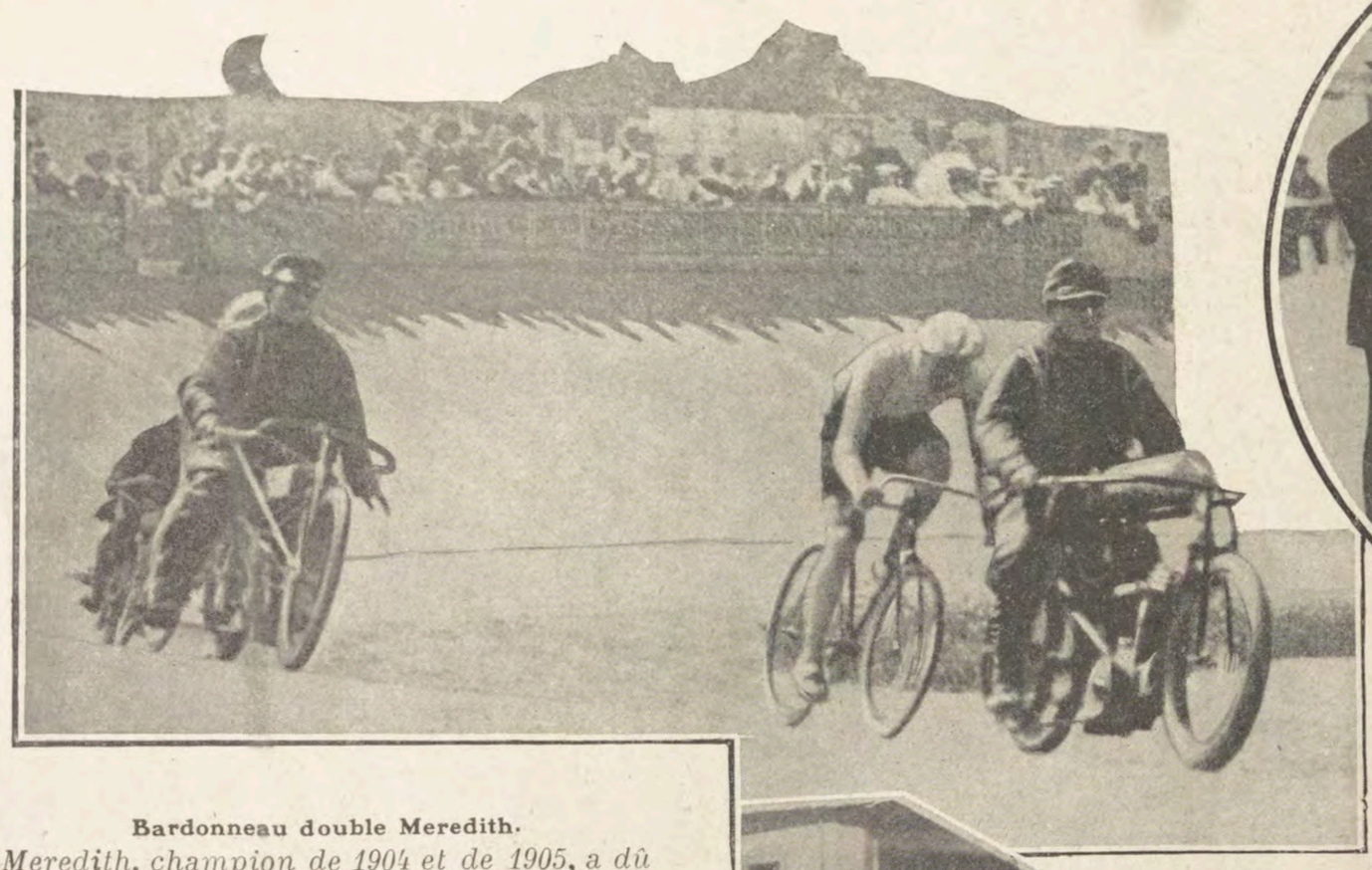
A Genève, dimanche dernier, le crack danois Ellegaard s'est adjugé le titre du champion du monde pour la quatrième fois

Le sport cycliste — un des mieux organisés qui soient, au point de vue international — comporte quatre championnats du monde courus annuellement dans des pays différents. Mais il est sous-entendu, que des quatre titres ainsi mis en jeu, un

La finale du championnat de vitesse.
Ellegaard, parti en tête, triomphe de Poulain, 2e à 1/2 long. et de Friol, 3e à 1 long. 1/2.

Après la victoire.
Ellegaard, sur bicyclette Peugeot, *vient de remporter pour la quatrième fois le glorieux trophée de champion du monde. C'est le seul qui ait inscrit plus d'une fois son nom sur le livre d'or du cyclisme, catégorie vilesse.*

Friol.
Friol manquant encore un peu de tactique a été battu, mais il s'est vaillamment défendu.



Bardonneau double Meredith.

Meredith, champion de 1904 et de 1905, a dû s'incliner devant Bardonneau, dont la performance fut splendide.

seul domine les autres : celui que se disputent les sprinters professionnels. C'est pourquoi je suis sûr d'être compris par tous les sportsmen en écrivant qu'Ellegaard a remporté dimanche dernier à Genève le championnat du monde de 1906.

Le brillant coureur danois a triomphé, très régulièrement, semble-t-il, d'un lot fort relevé, qui, à part Kramer, comprenait tous ceux qui peuvent émettre une prétention quelconque au titre en jeu. Parti en tête, il a tenu en respect jusqu'au bout, non seulement notre « officiel » champion national Friol, qu'on ne s'attendait pas à voir faire mieux, mais encore Poulain, détenteur du titre, et qui eût certainement figuré en tête de liste, si une cote avait été établie sur la grande épreuve. Une série de brillantes victoires remportées cette année légitimait d'ailleurs cette confiance, tandis que l'ensemble de la saison d'Ellegaard accusait une sorte de déclin sur les années précédentes.

Il est vrai qu'en dernier lieu, le crack danois avait paru se retrouver et revenir en forme avec une rapidité stupéfiante, alors qu'une chute malencontreuse survenue à Lille devait plutôt handicaper notre représentant.

A propos de la victoire d'Ellegaard, on n'a pas manqué de faire remarquer qu'en remportant ainsi quatre fois le championnat du monde, le coureur danois avait accompli une performance sans précédent. Il est de fait que ce quadruple event est à peu près sans exemple dans les annales d'un sport quelconque. Et ce qui en souligne encore la valeur c'est que lors des deux années où le championnat a échappé à Ellegaard depuis qu'il le court, il a trouvé le moyen de figurer encore dans la finale. De 1900 à 1906 donc, dans cette seule épreuve, Ellegaard est quatre fois premier et deux fois placé, pour 6 courses. Résultat absolument remarquable, on en conviendra.

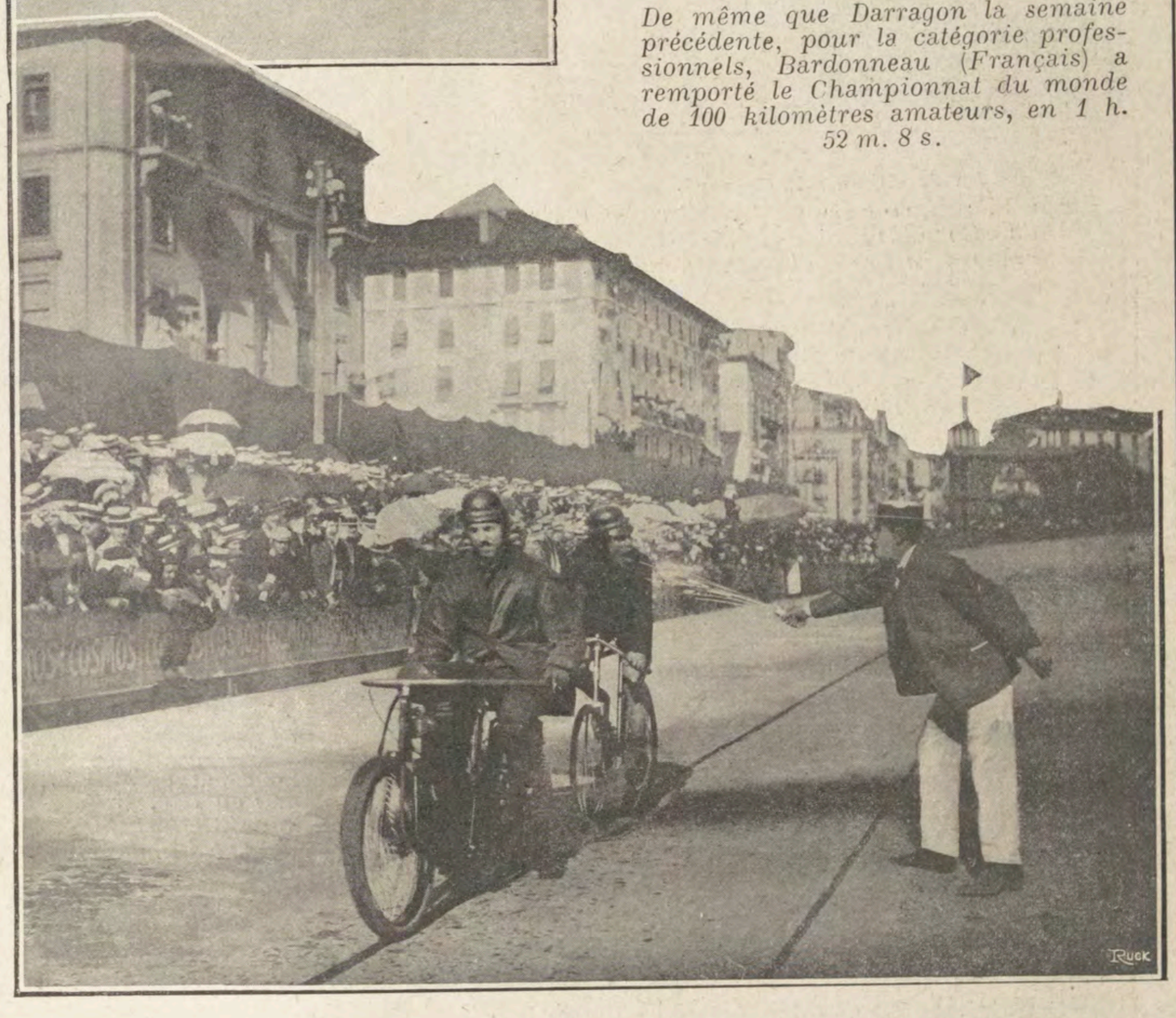
Certains critiques profiteront d'ailleurs de cet état de choses pour se lamenter une fois de plus sur la rareté des hommes nouveaux en sport cycliste et le fait que les révèlations y sont plutôt rares. Si la victoire d'un homme comme Ellegaard, sur la brèche depuis six ou sept ans, souligne la justesse de ces constatations, j'avoue ne pas comprendre en quoi elles enlèvent un intérêt quelconque au sport dont il s'agit. Il me semble, au contraire, que celui-ci perdrait singulièrement de son envergure s'il était démontré que n'importe quel débutant se révèle du jour au lendemain capable de mettre en échec les meilleurs.

La difficulté de devenir champion donne au contraire à ce titre la valeur qu'il doit avoir. Le grand athlète est, comme le grand cheval, de production rare. Et, si nous regardons ailleurs que sur les vélodromes, nous verrons un W. C: George ou un Lein rester presque invincible durant plus d'années encore qu'Ellegaard, et nous assisterons a la retraite d'un Jeffries obligé d'abandonner le ring sans avoir trouvé de successeur.

VICTOR BREYER.

Bardonneau.

De même que Darragon la semaine précédente, pour la catégorie professionnels, Bardonneau (Français) a remporté le Championnat du monde de 100 kilomètres amateurs, en 1 h. 52 m. 8 s.



Eigeldinger.

Eigeldinger (Allemand) a fini troisième, à 24 tours de Bardonneau. Le deuxième était Dihax (Belge), à 9 tours. Meredith avait abandonné.

Collections du Tour de France.

On sait que notre photographe Simons a suivi de bout en bout le Tour de France. Au cours de ces treize étapes, il a pris un nombre considérable de clichés intéressants, dont une partie seulement a pu être utilisée dans la *Vie au Grand Air*. Nous avons fait établir un certain nombre de collections de ces photographies, que nous tenons à la disposition de nos lecteurs, au prix de 15 francs la pochette, contenant 12 photographies 13/18, pour la plupart inédites et constituant un souvenir documentaire et précieux de la grande course.

Pour ajouter à la valeur de ces collections en en limitant le nombre, nous n'en faisons tirer que 20, et nous prions ceux de nos lecteurs qui en désireraient de nous adresser leur demande au plus tôt, accompagnée du montant. Joindre 25 centimes pour frais de port recommandé.

Les collections seront envoyées dans les huit jours de la demande.

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

Par Geo W. ORTON

(Traduit et adapté par Raoul Fabens.)

X (1)

Le lancement du Disque.

Le lancement du disque est, avec le saut à la perche, le seul concours où nous puissions opposer un homme aux champions américains, Marius Eynard détient, en effet, le record du monde, avec 43 m. 21.

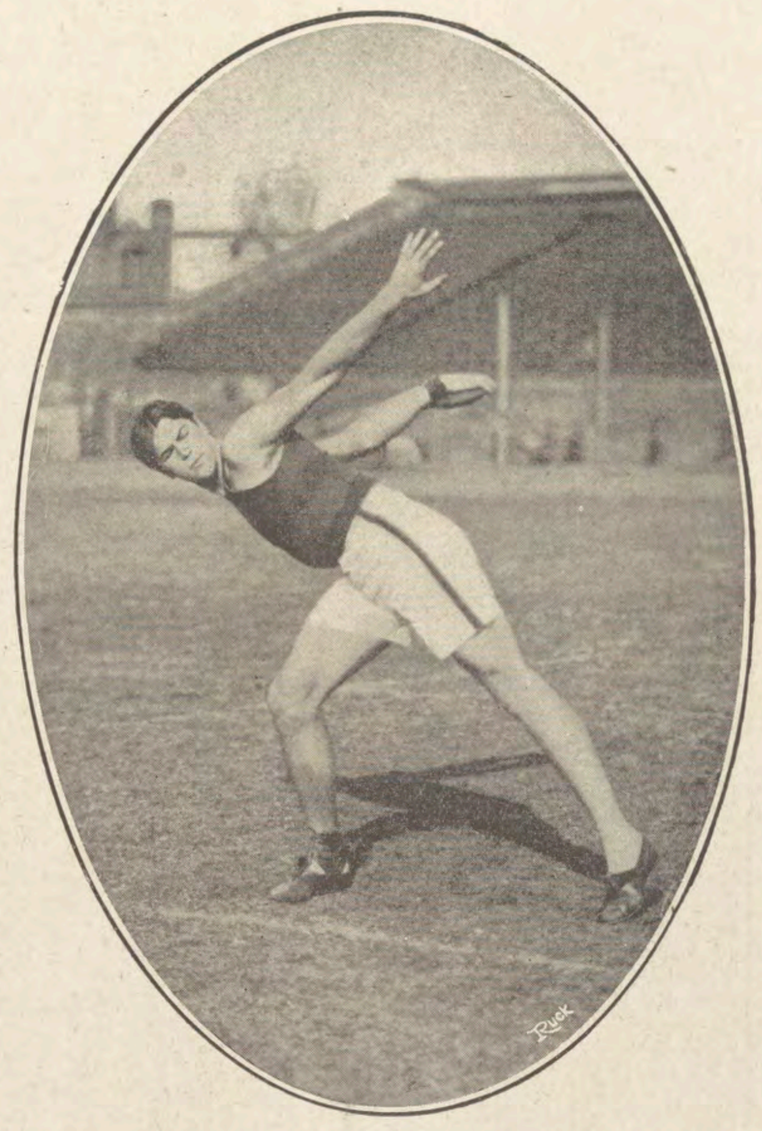
Il y a deux façons de lancer le disque, l'une consiste à en user à peu près comme avec le poids, c'est-à-dire à se placer au fond du cercle ou du carré et à le traverser, en faisant toujours face au front. La seconde manière rappelle celle de lancer le marteau, c'est-à-dire que le discobole fait trois tours sur lui-même avant de lâcher le palet. En Europe, où la bonne direction est un important élément de réussite, la première méthode est préférable. Aux Etats-Unis, on lance le disque, comme le poids et le marteau, d'un cercle tracé sur le gazon ; la distance est mesurée du point de chute au cercle, sans qu'il soit tenu compte de la direction. Aussi les Américains préfèrent-ils généralement cette maniere. *(A suivre.)*

Geo. W. Orton.

Traduit et adapté par Raoul Fabens.

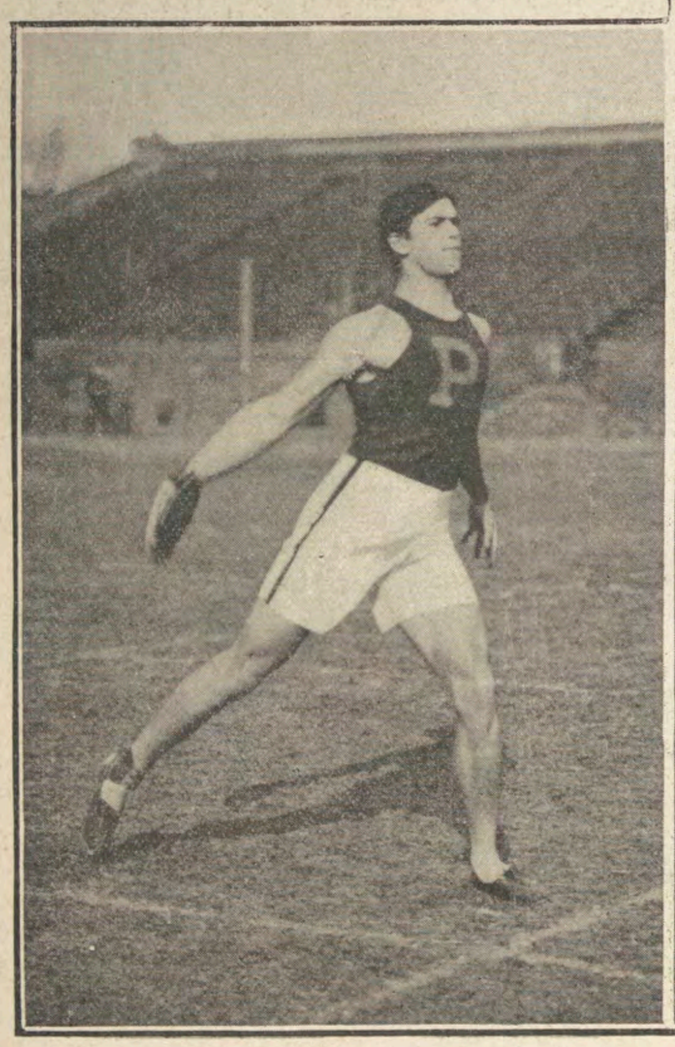
Le premier mouvement.

Le bel athlète représenté par nos photographies est M. Boyd, de l'Université de Pensylvanie, un remarquable discobole et lanceur de poids.



Le second mouvement.

Les rectangles tracés sur le sol sont plus grands que le carré ou le cercle d'où le disque est régulièrement jeté. Ne tenez donc compte que de la ligne du devant.

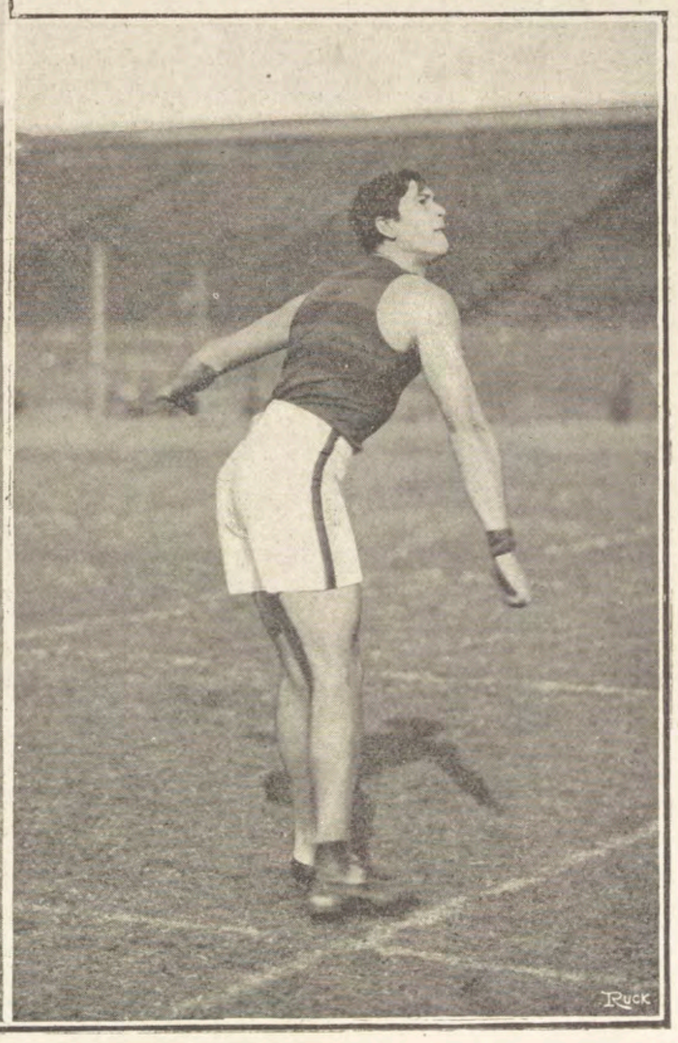


Le troisième mouvement.

L'athlète vient de progresser à travers le carré. Il a commencé le mouvement du corps par lequel le disque va être projeté.

Le quatrième mouvement.

Le demi-tour est achevé et le disque parti. Le pied droit est venu prendre la place du pied gauche et réciproquement.



Le dernier mouvement.

L'élan du corps ramène la jambe gauche contre la droite et oblige l'athlète à faire effort pour ne pas sortir du carré.

(1) Voir les nos 398 à 405, 407 à 409 et 411.

Les Deux Ans à Maisons-Laffitte.

Ascalon,
par Le Samaritain et Andouillette, à M. Ephrussi, monté par Milton Henry, gagnant de l'Omnium de deux ans (1.200 m.).

Zakar,
à M. Ed. Blanc (Stern), vainqueur du Prix d'Essai des Poulains (900 m.).

Musotte,
par Saint-Damien et Myosotis III, à M. J. Prat, monté par Bellhouse, gagnante du Prix d'Essai des Pouliches (900 m.).

(Plaques Lumière).

L'arrivée du Prix d'Essai des Poulains (6.000 francs, plus 1.000 francs à l'éleveur, 900 mètres).
Zakar, Th, Ivoire, Calomel partaient en tête. A la distance, Calomel et Parnes attaquaient Zakar, qui conservait une demi-longueur sur Calomel; Parnes, 3e, à une demi-longueur.

Les débuts des deux ans ont eu lieu le 30 juillet à Saint-Cloud et le 31 à Maisons-Laffitte. C'est, en somme, une nouvelle année sportive qui commence. De là l'importance de ces réunions, où les grands cracks de demain paraissent pour la première fois devant le public.

LE RAID HIPPIQUE DE VITTEL

(Photographies de notre envoyé spécial.)

Le vainqueur.

Le lieutenant de Beauregard, du 5e chasseurs, monté sur Carol, s'est classé premier du classement général en 9 h. 3 m. 3 s. Son cheval était en excellent état.

La présentation des vainqueurs.

De gauche à droite, on voit les treize premiers dans leur ordre classement.

L'examen des chevaux par la commission que préside le général Burnez.

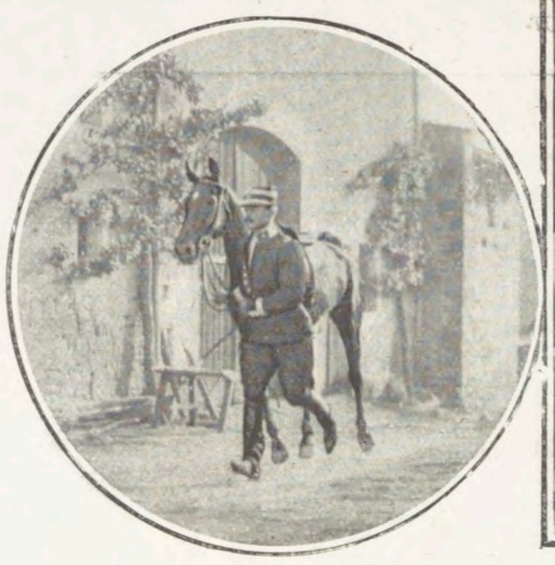
Le lieutenant Beauregard, vainqueur du raid ; le lieutenant Maupeou, du 11e dragons, second, en 9 h. 4 m. 20 s., le lieutenant Badet, de la 3e division d'artillerie, troisième, en 9 h. 5 m. 5 s., se présentent devant la commission chargée d'examiner l'état de leur monture.

Les concurrents soignent eux-mêmes leurs montures.

En attendant le départ.
Les officiers attendent le départ à l'étape de Bains-les-Bains.

Le lieutenant de Maupeou, du 11e dragons.
Le lieutenant de Maupeou, qui s'est classé second, en 9 h. 4 m. 20 s., sur Florentine, examine sa jument avant d'aller la présenter au jury.

Les cavaliers imprudents
Faisaient galoper dans les côtes.



(Plaques Lumière)

Celui qui ménage sa monture.
Aux montées, le cavalier prudent prenait la précaution de descendre de son cheval, pour lui éviter des fatigues inutiles.

La présentation des chevaux au général Lastour.
Après chaque étape, les chevaux étaient présentés à la commission, qui se montrait très sévère et refusait la permission de repartir aux officiers dont la monture était trop fatiguée. Quelques concurrents, avides de conquérir la première place, durent, dans ce cas, contraints et forcés, abandonner.

UN NOUVEL HIPPODROME

Au 15 septembre prochain, le nouvel hippodrome du Tremblay sera inauguré. Construit sur des plans élégants et pratiques, il offrira au sportsman l'avantage de suivre les épreuves avec commodité tout en jouissant du merveilleux spectacle qu'offre le paysage au milieu duquel il se trouve.

Dans le véritable désert constitué par la plaine aride qui s'étend entre la Marne, Nogent, Saint-Mandé et Joinville, la Société des Sports de France a construit un hippodrome qui, par son décor élégant et son aménagement, donnera satisfaction à tous les sportsmen.

La Société des Sports de France, par une attention très aimable vis-à-vis des membres de la presse sportive, les avait invités à se rendre au Tremblay, afin d'y visiter l'installation du nouvel hippodrome. Les honneurs en ont été faits par les commissaires, MM. le comte Paul de Pourtalès, le comte Le Marois, le baron de Waldner et le sympathique secrétaire de la Société, M. Delâtre.

Au premier coup d'œil, le décor paraît charmant, les tribunes ont été construites en pierre, brique et pitchpin dont le mélange de couleurs produit le plus agréable effet. Rien de lourd, rien de disgracieux, mais une construction légère digne vraiment de servir de cadre à un terrain sportif.

On pénètre dans le pesage au moyen de deux portes, dont une peut être considérée comme la principale. Immédiatement à gauche de cette dernière sont installés les stalles et les boxes. 58 boxes et 8 stalles permettront aux chevaux de trouver un abri avant et après la course. Un peu plus loin le coquet petit pavillon du garde se dresse, à côté du réservoir, habilement dissimulé. Puis viennent le pavillon des balances, la salle du pesage, le vestiaire des jockeys, le salon du Comité.

Quelques innovations Deux innovations à signaler: c'est d'abord l'ambulance, disposée de telle façon que si un jockey, à la suite d'une chute malheureuse, a besoin d'y être transporté, on n'aura pas besoin de traverser le pesage, où, sous les regards des curieux, le blessé est toujours donné en spectacle.

Applaudissons ensuite à l'établissement d'une salle de douches, chose encore inconnue sur nos hippodromes, où les jockeys pourront à la fin de la course se reposer les muscles sous l'action de la gerbe d'eau bienfaisante. Au-dessus de cette salle de douches se trouve une terrasse réservée aux membres de la Société et à leurs invités.

Pénétrons maintenant dans les tribunes du public. Le distingué architecte qui a présidé à leur construction, M. Raquin, paraît avoir été constamment dominé par l'idée de faire quelque chose de pratique sans rien négliger du côté artistique.

Elles rappellent celles de Chantilly, dont l'accès est rendu des plus faciles par l'aménagement de quatre

Les boxes.

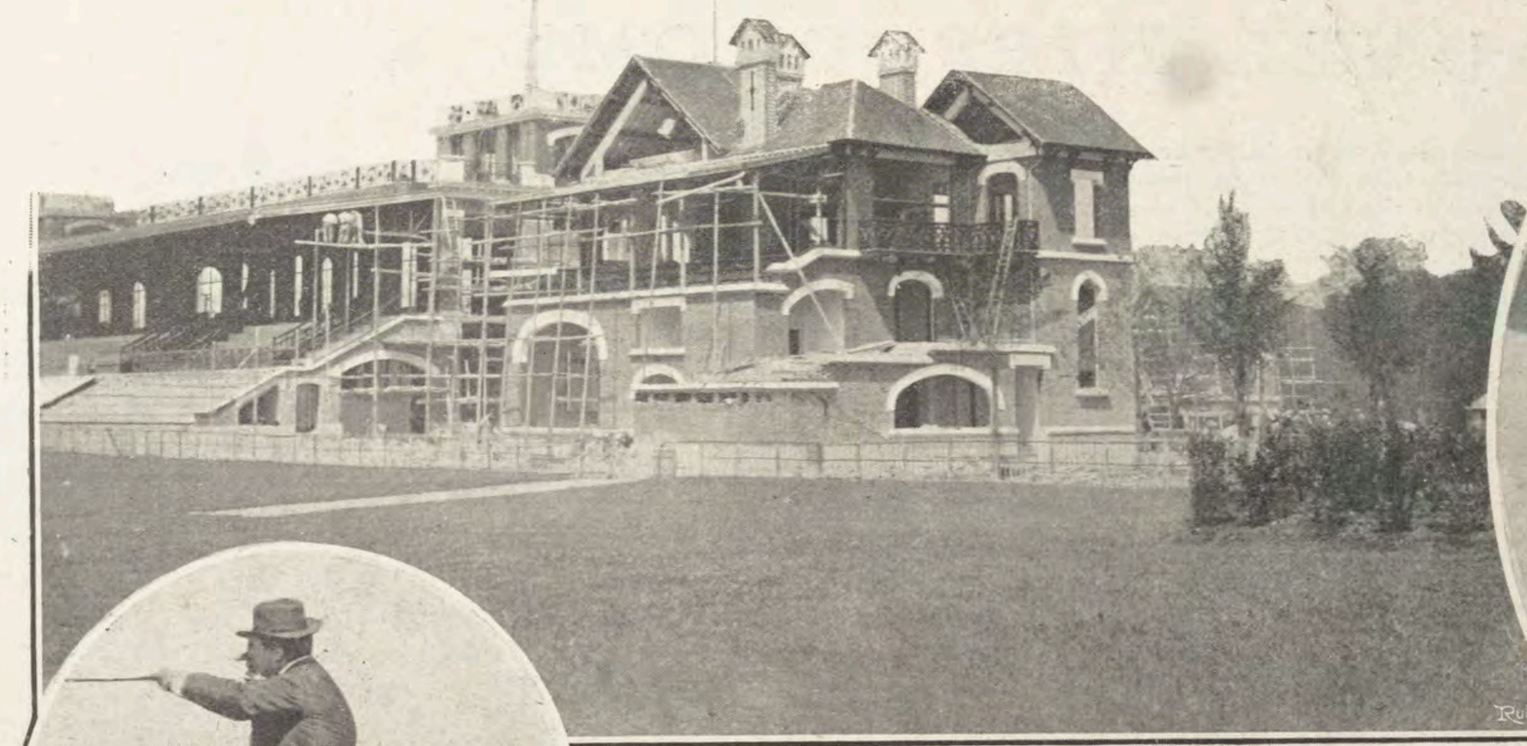
58 boxes et 8 stalles permettront aux chevaux de trouver un abri avant et apres la course.

Le paddock.

Deux paddocks : l'un pour tous les concurrents de la journée, l'autre pour ceux de chaque course.

Les tribunes et la ligne droite. (Plaques Lumière)

Les tribunes seront aménagées de telle sorte que de toutes les places les sportsmen ne perdront pas de vue les concurrents. Au fond on aperçoit le réservoir qui permettra d'arroser la piste et d'empêcher le terrain d'être trop dur.



Le Comte Le Marois,

commissaire des courses, montrant à notre rédacteur hippique la disposition des pistes.

M. Raquin, et le Baron de Waldner.

L'architecte de l'hippodrome du Tremblay s'entretient avec le commissaire de la Société des Sports de France (qui accomplit une période comme officier de réserve).

Le pavillon des Commissaires.

A côté de la tribune du public se trouvera le pavillon des commissaires, la tribune réservée aux membres de la presse et la tribune des dames.

escaliers au centre et de deux aux extrémités. Tout le devant jusqu'à mi-hauteur est constitué par des gradins. Au-dessus seulement, se trouvent les divers emplacements réservés. Derrière, une vaste galerie. La toiture forme terrasse et malgré cela aucune colonne ne masque la vue.

Deux paddocks, l'un très vaste pour tous les chevaux de la journée, le second, plus petit, réservé aux concurrents de l'épreuve qui va être disputée.

Le mutuel est au centre du pesage avec quelques guichets aux pieds des tribunes. Deux entrées permettent d'accéder à la pelouse. L'une pour les sportsmen venus en voiture et en tramway, l'autre pour ceux qui prendront le chemin de fer.

Les pistes sont excellentes. Le terrain en était sablonneux. Il a donc fallu y remédier. Pour cela on a semé du raygrass, puis on a défoncé le terrain sur lequel on a semé une nouvelle couche de raygrass et cela plusieurs fois de suite. On a en quelque sorte provoqué une culture intensive de prairies sur le terrain qui de sablonneux, est devenu excellent. Disons en terminant que l'emplacement occupé par l'hippodrome était autrefois une chasse très giboyeuse.

PAUL MÉGNIN.

Le Sportsman et la Finance

Vous avez certainement remarqué, dans le numéro du 28 juillet, l'article de M. Paul Hamelle, intitulé : « Comment les jeux deviennent des sports ». A ceux qui ne l'auraient pas lue, nous indiquons cette page, plus remplie de philosophie que bien des cours en Sorbonne. Elle renferme quelques définitions et aphorismes bons à méditer, celui-ci entre autres : « Le jeu c'est le sport avant la lettre ».

Voilà qui vient à point nous expliquer le phénomène dont nous nous plaignions l'autre jour, comment sur trois lettres que nous recevons il y en a deux qui, sous une forme plus ou moins directe, nous demandent d'indiquer la valeur qui va monter en Bourse. Du moment où le sport vient du jeu, il est tout naturel que le sportsman y retourne, et nous ne devons pas nous plaindre de demandes qu'on peut qualifier tout au plus d'atavisme naïf.

Nous nous efforçons de réagir, en matière financière, contre cet atavisme, contre ce goût pour le jeu qui se manifeste invinciblement chez tous les gens qui s'occupent beaucoup de sport. Mais, à lire attentivement l'article en question, nous aurions bien peu de chances d'y arriver. Le jeu est l'essence même du sport, puisque nos voisins les Anglais sont parvenus à faire un sport du chant des chardonnerets par les défis que s'adressent les propétaires de ces ténors ailés, défis appuyés d'énormes paris. Les journaux de sport anglais enregistrent ces matches et leurs résultats, tout comme ceux qui s'engagent sur les terriers à rats et sur les coqs de combat. Ce sont des sports véritablement athlétiques... pour les bêtes.

Et c'est surtout du jeu... de sorte qu'il faut nous résigner à recevoir de la majorité des sportsmen qui nous écrivent des demandes d'indications pour jouer à la Bourse.

Nous sommes prêts à les aider en spéculations comme en placements et à faire pour les sportsmen qui nous le demandent ce que nous faisons pour quelques-uns de nos amis — à leur envoyer les tuyaux de Bourse dont nous avons connaissance et que nous avons pu contrôler dans une certaine mesure.

Le jeu de bourse est comme tous les autres. On peut y gagner, à la condition, cependant, qu'on mette de son côté toutes les chances légitimes auxquelles le joueur a droit. Cependant, beaucoup de petits spéculateurs en Bourse jouent mal, en ce sens qu'ils engagent leur argent dans de mauvaises conditions, dont la plus fréquente est qu'en cas de bénéfice, ils ont beaucoup de chances de n'être pas payés.

Un de ces jours, nous consacrerons peut-être une de nos causeries aux banques *contrepartistes*, mot nouveau que l'Académie ignore, mais qui dit bien ce qu'il veut dire.

Les banques contrepartistes sont celles qui sollicitent les ordres de jeu des spéculateurs, les acceptent au même titre que le coulissier qui les fait exécuter chez un agent de change, mais se gardent bien d'exécuter quoi que ce soit. Elles font la contre-partie, c'est-à dire qu'elles prennent le jeu de l'adversaire dans la partie que leur client a choisie. Elles y trouvent de gros avantages : si le client perd elles gagnent tout : bénéfices, courtages et commissions. Si le client gagne, elles s'efforcent de lui faire continuer le jeu jusqu'à ce qu'il perde ou que ses bénéfices soient mangés par les frais. Enfin, comme dernière ressource, hélas ! trop fréquente, les contre partistes ne paient pas.

Si nous acceptons de faire jouer les sporstmen qui le désirent, c'est surtout pour les préserver des contrepartistes. Pour nous ils joueront chez un agent de change et non autrement.

Les agents de change, d'ailleurs, se sont émus et l'on ne peut pas leur en faire un crime; ils ont la loi pour eux. Ils cherchent donc à anéantir la contre-partie qui leur enlève les trois quarts de leur petite clientèle : ils n'y arriveront pas, ou plutôt le jour où ils tueront la contre-partie. celle-ci renaîtra immédiatement sous une autre forme.

Nous ajouterons seulement que pour tout ce qui concerne la spéculation nous ne procéderons que par lettres, dépêches ou téléphone. Nos causeries de la *Vie au Grand Air* ne peuvent nous servir que très indirectement dans ces opérations, parce qu'elles paraissent seulement tous les huit jours et sont écrites trop longtemps à l'avance. D'ailleurs ces causeries, comme nous l'avons dit en les commençant, ont pour but de guider les lecteurs de la *Vie au Grand Air* dans leurs placements de capitaux, et nouste nons à leur conserver intact ce caractère.

Le placement sûr est la sauvegarde des fortunes françaises fondées, presque toutes, sur le travail et l'économie. Nous nous sommes donné pour tâche de relever de *un pour cent* environ le revenu des portefeuilles de ceux de nos lecteurs qui s'adressent à nous. Ce n'est pas très difficile au moyen des obligations de grandes Sociétés d'entreprise d'utilité publique prises à leur début. Encore faut-il les choisir avec soin. Mais les succès que nous avons obtenus répondent de ceux à venir. On fera bien de lire la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* qui est le complément presque nécessaire de ces causeries. Ce journal hebdomadaire sera envoyé gratuitement pendant trois mois à tout lecteur de la *Vie au Grand Air* qui nous en fera la demande.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

PETITE CORRESPONDANCE

De M..., Nevers. — *On ne connaît pas encore les résultats de l'exercice qui vient de prendre fin, pour la Société des* Garages Krieger et Brasier. *On sait toutefois que, pour le premier semestre, le bénéfice net s'élève à 100.000 francs, ce qui permet d'évaluer à 300.000 francs au moins le bénéfice de l'exercice entier, qui comporte 18 mois.*

R..., Besançon. — *Nous ne comprenons pas que vous vous contentiez d'un revenu aussi peu rémunérateur que celui de vos* Suédois 3 0/0 *et de vos* Belge 3 0/0. *Ce dernier surtout, qui a dépassé le pair, est absolument dépourvu d'intérêt, et un arbitrage s'impose avec de bonnes obligations industrielles 4 1/2 et 5 0/0 Nous vous en envoyons une liste dans laquelle vous trouverez les éléments d'un choix avantageux.*

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — Paris. — H.-L. MOTTY. *Le Gérant :* L. JARRIGE.